

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

Contendo uma PARTE OFFICIAL, por despachos de 5 de março de 1888  
e 13 de Maio de 1900 do Ministerio das Obras Publicas

Premiada nas exposições de: Antuerpia, 1894, medalha de bronze.—Bruxellas, 1897 e Porto 1897, medalhas de prata.—Lisboa, 1898, grande diploma de honra

Proprietario-director-editor: L. DE MENDONÇA E COSTA.—Engenheiro consultor: C. XAVIER CORDEIRO

Redactor: J. DE OLIVEIRA SIMÕES. Correspondentes: Madrid, D. JUAN DE BONA.—Paris, L. CRETEY.—Liverpool, W. N. CORNETT  
Bruxellas, LEOPOLDO KIRSCH, Eng.—Lourenço Marques, J. M. COSTA

Composto e impresso na  
Typ. do Commercio  
T. do Sacramento ao Carmo, 3 a 7

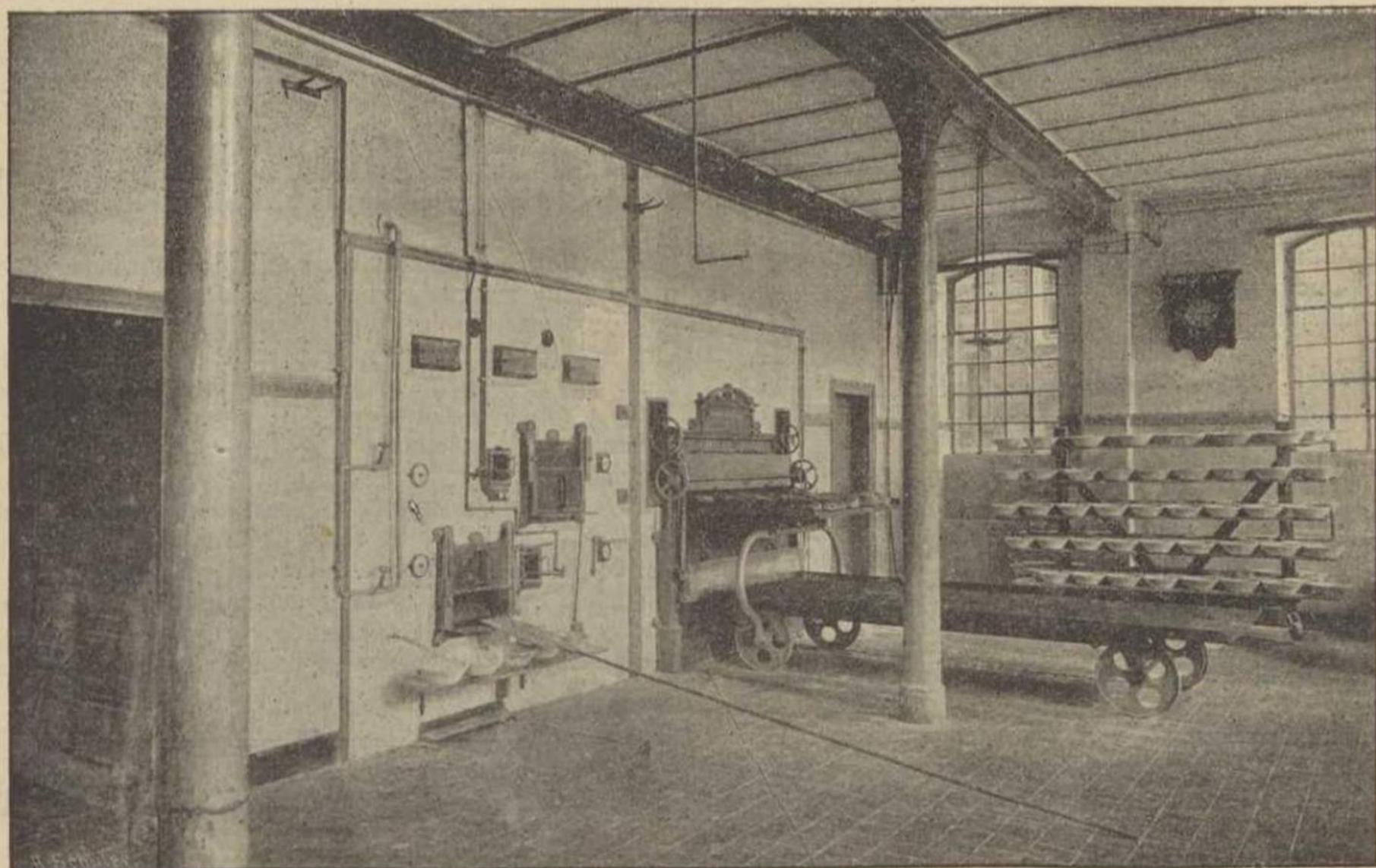
REDACÇÃO — RUA NOVA DA TRINDADE, 48 — LISBOA

TELEPHONE 27

## SUMMARIO

OS CAMINHOS DE FERRO ULTRAMARINOS.....	
OS CAMINHOS DE FERRO DA GRÉCIA.....	
A PARIS POR 100.000 REIS.....	
A MANUTENÇÃO MILITAR (ilustrado).....	
LE PORTUGAL AU POINT DE VUE AGRICOLE.....	
PUBLICAÇOES RECEBIDAS—Anuario de ferrocarrilles—Boletim da Real Sociedade Nacional de Horticultura .....	
A REDACÇÃO.....	
A «TARDE».....	
AS LINHAS FERREAS DO MUNDO .....	
DESPESAS COM A TRACCÃO POR VARIOS SYSTEMAS.....	
PARTES FINANCEIRAS—Carteira dos acionistas—Revue de la Bourse de Pa-	

Paginas	
273	ris—Boletim da Praça de Lisboa—Curso dos cambios, descontos e agios—Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras—Receitas dos caminhos de ferro portugueses e hespanhoes .....
274	279 a 281
275	COMMERCIO PORTUGUEZ .....
276	282
277	TRACCÃO ELECTRICA—Hespanha—Belgica—Inglaterra .....
278	283
278	LINHAS PORTUGUEZAS—Linha americana do Dafundo—Carris de ferro
278	—Mormugão—De Braga a Guimarães—De Borba a Estremoz e a Vila
278	la Viçosa—Carris de ferro do Porto .....
279	LINHAS ESTRANGEIRAS—Hespanha—França—França-colonias—Allema
279	nha—Canadá .....
279	283
279	COMPANHIA REAL DOS CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES—Relato
279	rio do Conselho de Administração (continuação) .....
279	284
279	ARREMATAÇOES.....
279	285
279	AGENDA DO VIAJANTE.....
279	286
279	HORARIO DOS COMBOIOS EM 16 DE SETEMBRO DE 1900.....
279	287
279	VAPORES A SAHIR DO PORTO DE LISBOA.....
	288
	ANNUNCIOS .....
	287 e 288



Fornos de lar fixo e de lar movel (Werner & Pfleiderer) (Vide artigo pag. 276)

## OS CAMINHOS DE FERRO ULTRAMARINOS

SAIU, ha dias, das officinas da Companhia Nacional Editora, uma publicação que, por todos os motivos merece, em logar especial, as attenções d'uma revista de especialidade como a nossa. Referimo-nos ao *Album de estatística graphica dos caminhos de ferro portugueses das províncias ultramarinas*, referido a 1898 e elaborado no ministerio da marinha sob a escla-

recida direcção do illustre engenheiro sr. Belchior Machado que tem sobre o assumpto particular amor e largos conhecimentos.

O trabalho em questão é verdadeiramente primoroso, como documento estatístico e, até, como obra de arte pela perfeição admirável dos mappas e diagrammas. Contém onze mappas com os resultados estatísticos dos annos de 1897 e 1898 e tres com os resultados geraes desde o começo da exploração.

Por elle se vê que a extensão total dos caminhos de ferro ultramarinos em 31 de dezembro de 1898, era de 831 kilometros, assim distribuidos:

Mormugão á fronteira ingleza.....	82
Lourenço Marques á fronteira do Transvaal .....	89
Loanda a Ambaca .....	321
Beira á fronteira ingleza.....	339
Total, kilometros.....	831

Descrevendo, temos que o rendimento do caminho de ferro de Mormugão, durante o periodo indicado, foi o seguinte:

1897.....	71.867.069 réis
1898.....	88.347.867 »

E as despesas de exploração:

1897 .....	136.202.975 réis
1898 .....	132.406.147 »

Numero de passageiros de 1.<sup>a</sup> classe em 1897, 1.235; em 1898, 1.149; de 2.<sup>a</sup> classe, respectivamente, 8.722 e 8.469; de 3.<sup>a</sup> classe, respectivamente 174.089,5 e 154.381,5. Total: em 1897, 184.046,5; em 1898, 163.999,5.

Receitas: de 1.<sup>a</sup> classe, em 1897, 544.068 réis e em 1898, 583.264 réis; de 2.<sup>a</sup> classe, respectivamente 1.557.656 réis e 1.518.862 réis; e de 3.<sup>a</sup> classe, respectivamente 14.325.021 réis e 12.358.481. Total: para 1897, 16.426.745 réis e para 1898, 14.460.607 réis.

Receita kilometrica: 1897, 710.213 réis; 1898, 836.441 réis; despesa kilometrica: 1897, 1.511.998 réis; 1898, 1.478.268 réis.

Numero de trens-kilometricos em 1897, 82.793; em 1898, 88.470; receita por trem kilometrico: em 1897, 703, em 1898, 775; despesa por trem kilometrico: em 1897, 1.497; em 1898, 1.370.

Passando ao caminho de ferro de Lourenço Marques temos que o rendimento d'esta linha durante o periodo indicado foi o seguinte:

1897 .....	727.092.179 réis
1898 .....	617.607.299 »

E as despesas de exploração:

1897 .....	630.710.208 réis
1898 .....	417.773.814 »

Numero de passageiros de 1.<sup>a</sup> classe em 1897, 9.018; em 1898, 9.312; de 2.<sup>a</sup> classe, respectivamente 13.218 e 12.251; de 3.<sup>a</sup> classe, respectivamente, 26.840 e 32.041.

Total: em 1897, 49.076; em 1898, 53.594.

Receitas: de 1.<sup>a</sup> classe, em 1897, 18.307.582 réis; em 1898, 19.510.923; de 2.<sup>a</sup> classe, respectivamente 18.127.743 e 18.142.500; e de 3.<sup>a</sup> classe, respectivamente, 17.077.778 e 22.746.543. Total: para 1897, 53.513.103; para 1898: 60.399.966.

Receita kilometrica: 1897, 8.169.575 réis; 1898, 6.939.408 réis; despesa kilometrica: 1897, 7.085.741 réis; 1898, 4.694.078 réis.

Numero de trens kilometricos: em 1897, 414.309; em 1898, 345.320; receita por trem kilometrico: em 1897, 1.754; em 1898, 1.788; despesa por trem kilometrico: em 1897, 1.522; em 1898, 1.209.

Temos, depois, o caminho de ferro de Loanda a Ambaca, onde se inaugurou no periodo decorrido de 1897 a 1898, em 18 de novembro d'este ultimo anno, o 12.<sup>º</sup> troço, na extensão de 12 kilometros, entre Quêta e N'Dalla Tando.

O rendimento d'esta linha foi o seguinte:

1897 .....	204.008.660 réis
1898 .....	205.937.480 »

E as despesas de exploração:

1897 .....	334.782.655 réis
1898 .....	329.565.889 »

Numero de passageiros de 1.<sup>a</sup> classe: em 1897, 1.035; em 1898, 615; de 2.<sup>a</sup> classe, respectivamente, 2.111 e 1.290; de 3.<sup>a</sup> classe, respectivamente, 31.635 e 20.987. Total: em 1897, 34.781; em 1898, 22.892.

Receitas: de 1.<sup>a</sup> classe, em 1897, 4.640.410 réis; em 1898, 3.195.670 réis; de 2.<sup>a</sup> classe, respectivamente, 3.871.720 réis e 2.340.800 réis; de 3.<sup>a</sup> classe, respectivamente, 27.251.340 réis e 26.306.010 réis. Total: para 1897: 35.763.470 réis; para 1898: 32.442.480 réis.

Receita kilometrica: 1897, 680.029 réis; 1898, 675.289; despesa kilometrica: 1897, 1.115.942 réis; 1898, 1.091.277 réis.

Numero de trens kilometricos: em 1897, 256.836; em 1898, 215.664; e receita por trem kilometrico; em 1897, 794; em 1898, 945; despesa por trem kilometrico: em 1897, 1.303; em 1898, 1.528.

O caminho de ferro da Beira a Menini (fronteira ingleza), foi aberto á exploração por troços, sendo o primeiro na extensão de 40 kilometros em 1 de março de 1894; o segundo, na extensão de 42 kilometros, em 17 de junho de 1895; o terceiro, na extensão de 105 kilometros, em 19 de maio de 1896; o quarto, na extensão de 77 kilometros, em 1 de agosto de 1897. Em 31 de dezembro de 1898 estava toda a linha construída: 339 kilometros abertos á exploração.

A linha tem a largura de 0,60, entre as faces internas dos carris e é explorada pela «Beira Railway Company».

As estações são quinze. Em 25 de abril de 1898, o material de tracção compunha-se de 46 machinas, com tenders, pesando 17 toneladas inglesas de 2.000 lbs. em ordem de marcha, e o material de transporte, além das carroagens para passageiros, de 296 wagons, com 4 tonelladas inglesas, de 2.000 lbs. de tara, carregando até 6 toneladas e 4 wagons carregando até 24 toneladas.

O «Album» termina com a estatística graphica, a cores, dos caminhos de ferro ultramarinos, comprehendendo quatorze mappas, relativos aos rendimentos das estações, diagrammas das receitas mensaes e semanaes, dados principaes de exploração, transposte de mercadorias, etc. E, a todos os titulos, uma obra digna de apreço e de elogio.

## Os caminhos de ferro da Grécia

Ha 25 annos havia, apenas, na Grécia, um troço de via-férrea: o caminho de ferro do Pyreu a Athenas, aberto á exploração em 1869, n'um percurso de 10 kilometros e prolongado em tunnel, através a cidade, até a praça da Concordia, em 1894.

Hoje a rede ferro viaria hellenica é de 1.000 kilometros distribuidos por quatro companhias: a companhia dos caminhos de ferro do Attico, a companhia do Pyreu-Athenas-Peloponeso, a companhia dos caminhos de ferro da Thessalia e a companhia dos caminhos de ferro do Nordoeste. A antiga companhia de construção dos caminhos de ferro do Meio-Dia da Grécia fundiu-se com a do Peloponeso.

A companhia dos caminhos de ferro do Attico tem

uma rede pouco extensa: 66 quilometros de Athenas ao Larium e 15 quilometros de Athenas a Kephissia. Não passaria d'uma linha de *banlieue* se não servisse o importante centro mineiro e metallurgico do Laurium. O ramal da esquerda conduz a Maroussia e a Kephissia, das estações de verão junto de Pentelico e do Parnés, muito frequentadas pelos athenienses.

Este anno a linha foi prolongada até os jazigos de marmore do Pentelico exploradas por uma empresa inglesa. Dois comboios por dia, no inverno, e quatro no verão são suficientes para o movimento de passageiros na linha principal do Laurium. No verão os comboios sucedem-se, de hora a hora, no ramal de Képhissia e, em dias de festas, não têm conto.

A companhia dos caminhos de ferro Pyreu-Athenas-Peleponeso é a primeira como importancia. Tem em exploração 646 quilometros, desde a abertura da ultima secção da linha Myli Kalamata, em novembro de 1899.

A via ferrea, ao sair do Pyreu-Athenas conserva o golfo de Salamina por Eleusis e Mégare, até Corincho, onde atravessa o canal. Ali bifurca-se. O ramal da esquerda serve as ruinas de Mycenes, Argos e Nauplia; depois, atravessando o Peloponeso pelo centro, vai até Tripolis, a antiga capital ottoman da província, cidade commercial muito importante, edificada n'um planalto, a 700 metros d'altitude, n'uma região fertilissima em cereaes, vinho e tabaco. De Tripolis continua a linha para o extremo sul da peninsula, até Kalamata, na ex-plendida região da Messenia, celebre pelo seu carvão, e melhor da Grécia, pelas suas passas e pela fabricação de sedas.

O ramal da direita, sahindo de Corincho, segue todas as inflexões do golpho de Lepanto até Patras e d'ali os contornos da costa occidental de Peloponeso até Pyrgos e Olympia (120 quilometros de Patras). Trata-se, agora de o prolongar até Kyparissia.

Um ramal que merece especial menção é o que, de Diakofto, entre Corincho e Patras, sóbe para o historico convento de Mégarpiléon e Calavryta, n'um percurso de 22 quilometros. Esta secção, muito pittoresca, é quasi toda de cremalheira e faz lembrar os caminhos de ferro de montanha da Suissa. Ha alli tres comboios por dia. A rede a que nos estamos referindo serve quasi todo o Peloponeso. Fica, apenas de fóra a Lacionia (Sparta e o valle d'Eurotas). As cidades do littoral do sul estão ligadas á capital por linhas de navegação hellenica e estrangeira.

As receitas da companhia do Peloponeso em 1898, ultimo anno de que temos noticias, elevaram-se a 4 milhões e 620.269 drachmas, e as despesas foram de 2.964.740 drachmas. As mercadorias transportadas foram 208.000 toneladas, das quaes 50.000, isto é, um quarto, representam o movimento das passas, e produziram uma receita de 1.671.167 drachmas.

Os passageiros transportados foram em numero de 1.566.879, dando uma receita de 2.948.592 drachmas.

O material circulante em uso comprehende 64 máquinas de diversas categorias, 195 carruagens de passageiros e 559 wagons de mercadorias. A via ferrea tem a largura d'um metro.

O pessoal da companhia é de 1.311 pessoas.

A companhia dos caminhos de ferro da Thessalia explora uma rede de 220 quilometros. A concessão das linhas a construir foi feita em 1882 ao banqueiro Mavrogordato, por um periodo de noventa e nove annos. Nesse mesmo anno passou-a elle a uma sociedade hellenica, constituída com o capital de 23 milhões de francos em ouro. A linha foi inaugurada em 1885. O

elemento estrangeiro, a principio muito numeroso nas fileiras do seu pessoal, tem sido, pouco a pouco, eliminado. Hoje está reduzido a tres empregados superiores, sendo dois franceses e um italiano. O director actual é um engenheiro grego que fez os seus estudos em Paris; mas de 1889 a 1895 foi um engenheiro francês, o sr. Constenoble, quem dirigiu os serviços da companhia.

Os lucros da exploração em 1898, foram de 932.000 drachmas. Foi o anno em que a linha mais rendeu. O transporte de passageiros produziu 953.288 drachmas e as mercadorias de pequena velocidade deram 990.276 drachmas. O material circulante compõe-se de 27 máquinas, 47 carruagens para passageiros, 15 *fourgons* de bagagens e 329 wagons de mercadorias.

A companhia dos caminhos de ferro de Thessalia tem a sua direcção local em Volo e o seu conselho de administração em Athenas.

O ponto de partida da linha é em Volo, o unico porto importante da peninsula. A linha bifurca-se em Velestino. A secção da direita conduz a Larissa (59 quilometros); a secção da esquerda, a mais desenvolvida, passa por Pharsalia, Demalé, Kartidza e Trikala e vai até Kalabalia, na planicie da Alta Thessalia (161 quilometros). Além d'isso uma linha de via estreita, de 60 centimetros, serve a *banlieue* de Volo, até Lechania, mas vai ser prolongada.

Nas linhas da Thessalia, como na do Peloponeso, dois a tres comboios por dia são suficientes para as necessidades de transportes de passageiros e mercadorias. Estas ultimas consistem, principalmente, em cereaes, farinhas e productos agricolos de todas as categorias, madeiras, tijolo, cal, outras materias de construcção, sal, fructas, e bebidas espirituosas.

A Grécia continental, antigas provincias, é a parte do reino peior dotada sob o ponto de vista de caminhos de ferro. Além das linhas de Attico e da de Peloponeso, a que acima nos referimos, tem apenas uma pequena linha local, partindo das proximidades de Missolenghy (Krim) servindo esta cidade e chegando até Agrinion, n'uma região muito fertil, onde se cultiva excelente tabaco, que rivalisa com o da Thessalia. Esta linha é susceptivel de ser prolongada até o golpho d'Arta, mas, por enquanto, não se pensa n'isso.

A linha projectada e começada a construir pela companhia inglesa que falliu, ha dez annos, do Pyreu a Sariissa, atravessará as provincias da Béocia (Thébas e Livadia), com um ramal para Chalcio, capital da grande ilha de Eubeé e irá ligar-se em Demerli, com as linhas thessalianas. Esta linha que ligará a Grécia á rede europeia haverá servir algumas regiões até agora desherdadas da fortuna, quanto a caminhos de ferro, e desenvolver necessariamente, a producção agricola e o movimento commercial, o que quer dizer as riquezas publicas e os recursos do tesouro.

No dia em que a referida linha estiver construida poderá dizer que a Grécia recuperou o tempo perdido e que, relativamente, á sua população, á configuração do seu solo e aos seus recursos financeiros, faz boa figura, pelo que diz respeito a caminhos de ferro, ao lado das outras nações.

## A Paris por 100\$000 réis

Pergunta-nos um assignante se, podendo dispôr apenas de 100\$000 réis, poderá ir ver a exposição, e em que condições, mostrando-se desconfiado de que nos riremos da pergunta, por ingenua, visto os exagerados

preços que se diz custa tudo em Paris, desde o alojamento até o menor objecto.

Pois responder-lhe-hemos que quem tiver modestia nas suas aspirações poderá muito rasoavelmente ir a Paris, estar lá não só 10 mas 15 dias dispendendo apenas aquella quantia.

Vamos dizer-lhe como:

Um bilhete de ida e volta pelos comboios ordinarios custa actualmente 48<sup>000</sup> réis.

O almoço, na Guarda, custa 500 réis

Em Hespanha fará de despesa:

Jantar em Boadilla.....	3,50 pesetas
Almoço em Miranda.....	3 " "
Jantar em Irun.....	3,50 "
Aos creados e um café em transito.....	2 "
Total.....	12 "

Em transito em França ha o almoço no wagon restaurante por 5 francos e ás 5 h. 16 da tarde chega a Paris.

Contemos já com a volta:

Esta faz-se partindo de Paris, já almoçado, ás 11 h. 41 m. da manhã portanto, contemos com o jantar em transito por 5 francos, almoço e jantar no dia seguinte em Hespanha, 8 pesetas.

Almoço na Guarda e jantar na Pampilhosa ponhamos 1<sup>00</sup>000 réis.

Temos, pois, a tirar dos 100<sup>000</sup>.

Custo do bilhete.....	48 <sup>000</sup>
500 réis mais 1 <sup>00</sup> 000.....	1 <sup>00</sup> 700
12 pesetas mais 8, total 30, a 196 réis.....	3 <sup>00</sup> 920
10 francos a 252 réis.....	2 <sup>00</sup> 520
Total.....	56 <sup>00</sup> 140
Ficam, pois.....	43 <sup>00</sup> 860

que representam 174 francos

Ora em Paris ha muitos quartos modestos que se alugam por 4 francos diarios e comida em restaurantes a 1,75 fr. o almoço e a 2,25 fr. o jantar.

Temos, pois, por dia 8 francos, que em 15 dias são 120 francos, ficando 54 francos para 10 entradas na exposição a 40 centimos, 50 francos para theatros e despesas diversas.

E' pouco? Por certo que é mas não é impossivel, tomando logares inferiores nos theatros, a 1 franco, transitando na imperial dos omnibus, nos comboios de cinturas, no metropolitano e nos tremvias a 15 centimos, restringir as despesas a 3 francos por dia.

Para uma viagem assim o passageiro deverá:

Tomar o bilhete do comboio por..... 48<sup>000</sup>  
e reservar..... 2<sup>00</sup>000  
para despesa em Portugal, ida e volta comprar 20 pesetas em prata, para despesas em Hespanha, por 3<sup>00</sup>920 réis. O resto, convertel-o em francos procurando bem compral-os o mais barato possivel para obter a maior somma de moeda franceza.

Aqui tem o nosso interlocutor, como se pôde ir a Paris por 100<sup>000</sup> réis.

## A Manutenção militar de Lisboa

E' o titulo d'um grosso e interessante volume que acaba de sahir das officinas da Imprensa Nacional, devido á pena do sr. Joaquim Renato Baptista, illustre capitão de engenharia e lente da Escola do Exercito, cuja larga folha de serviços todo o paiz conhece e aprecia devidamente. Nessa obra, d'um alto valor documental e scientifico, faz o sr. Renato Baptista a historia da Manutenção Militar de Lisboa, o magnifico estabelecimento a que bem se pôde chamar seu filho, pelo muito que deve ao seu brilhante talento, á sua vasta illustração e á sua grande actividade de trabalhador energico e esclarecido.

O distinctissimo official, tendo sido encarregado pelo sr. conselheiro Pimentel Pinto, então ministro da guerra, em março de 1896, de adaptar a padaria militar de Lisboa o edificio começado ha alguns annos para a Manutenção do Estado, desempenhou-se d'este encargo com superior intelligencia e extraordinaria actividade. No mez de agosto seguinte já o novo estabelecimento se achava funcionando, incluindo moagem e padaria mechanica, machina de vapor, illuminação electrica, alojamentos do pessoal, etc. Mais tarde, depois de ser augmentada a installação e feitas diversas dependencias, o sr. Renato Baptista pediu a sua exoneração de director d'aquellas importantes obras, cujo plano completo elaborou e foi agora publicado, como acima dizemos.

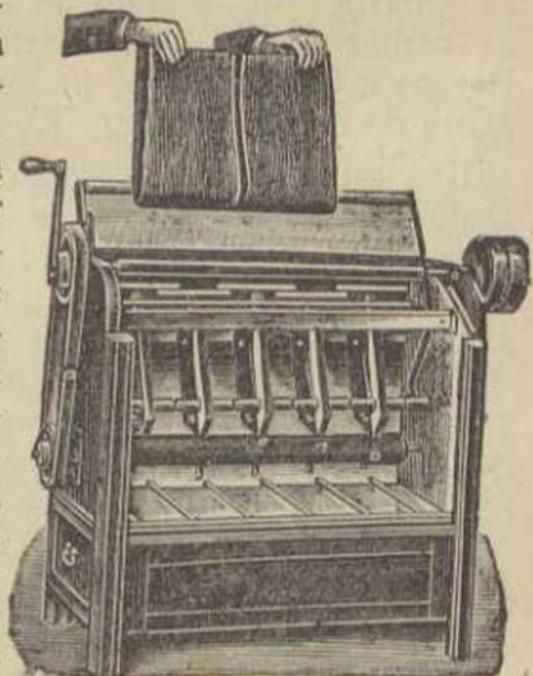
O livro do illustre engenheiro descreve todos os aparelhos que devem servir na installação do deposito de trigos, sua recepção e limpeza, desenvolvendo os principios em que se baseiam as diferentes operações e que são realmente os mais modernos. Esta parte é muito interessante sob o ponto de vista industrial e deve ser lida por quantos se interessam pelas questões de moagens.

O deposito de trigo deve conter 6 milhões de kilogrammas d'este cereal, o qual será descarregado automaticamente dos barcos que o conduzirem. A remoção do trigo, a sua limpeza e arejamento, bem como o transporte para dentro do edificio da moagem, tambem serão feitos mechanicamente.

A moagem será para 50.000 kilogrammas por dia, por meio de cylindros (systema geralmente denominado austro hungaro); em duas series, uma para trigo rijo e outra para trigo molle. Actualmente só está installada a parte que corresponde a 20.000 kilos diarios. Outras secções de moagem são para milho e para centeio. E' claro que a installação se completa com os peneiros planos, sassores, etc.

A padaria occupa a parte central do mesmo edificio e comprehende principalmente amassadores mechanicos e fornos d'aquecimento indirecto do systema Werner & Pfleiderer, como representa uma das figuras juntas, que extrahimos ao acaso de uma das numerosas estampas que ilustram a obra do sr. Renato Baptista.

Estes fornos, geralmente empregados na Allemanha e na Inglaterra, nas grandes padarias militares e civis, teem a vantagem de tornar a padaria perfeitamente limpa, porque o aquecimento é feito n'un local completamente separado, e além d'isso abreviam muitissimo a cozedura e o enfornamento e desenfornamento, pois, como se vê, os lares sahem para fóra e recebem logo todos os pães, que tambem são tirados com grande rapidez. Um dos fornos tem o lar fixo, por convir dar ao pessoal da Manutenção a pratica de enfornar e desenfornar á pá, como succede nas succursaes e nas padarias



Batedor de saccos

civis, que pôdem de um momento para o outro ter de servir para uso do exercito.

Outra figura que damos representa um pequeno aparelho, movido a vapor, que se destina a limpar os saccos de farinha.

Emfim, apresentamos o desenho da machina applicada a fabricar a bolacha, e que será installada na mesma sala da padaria, visto que a bolacha deve ser cozida nos mesmos fornos.

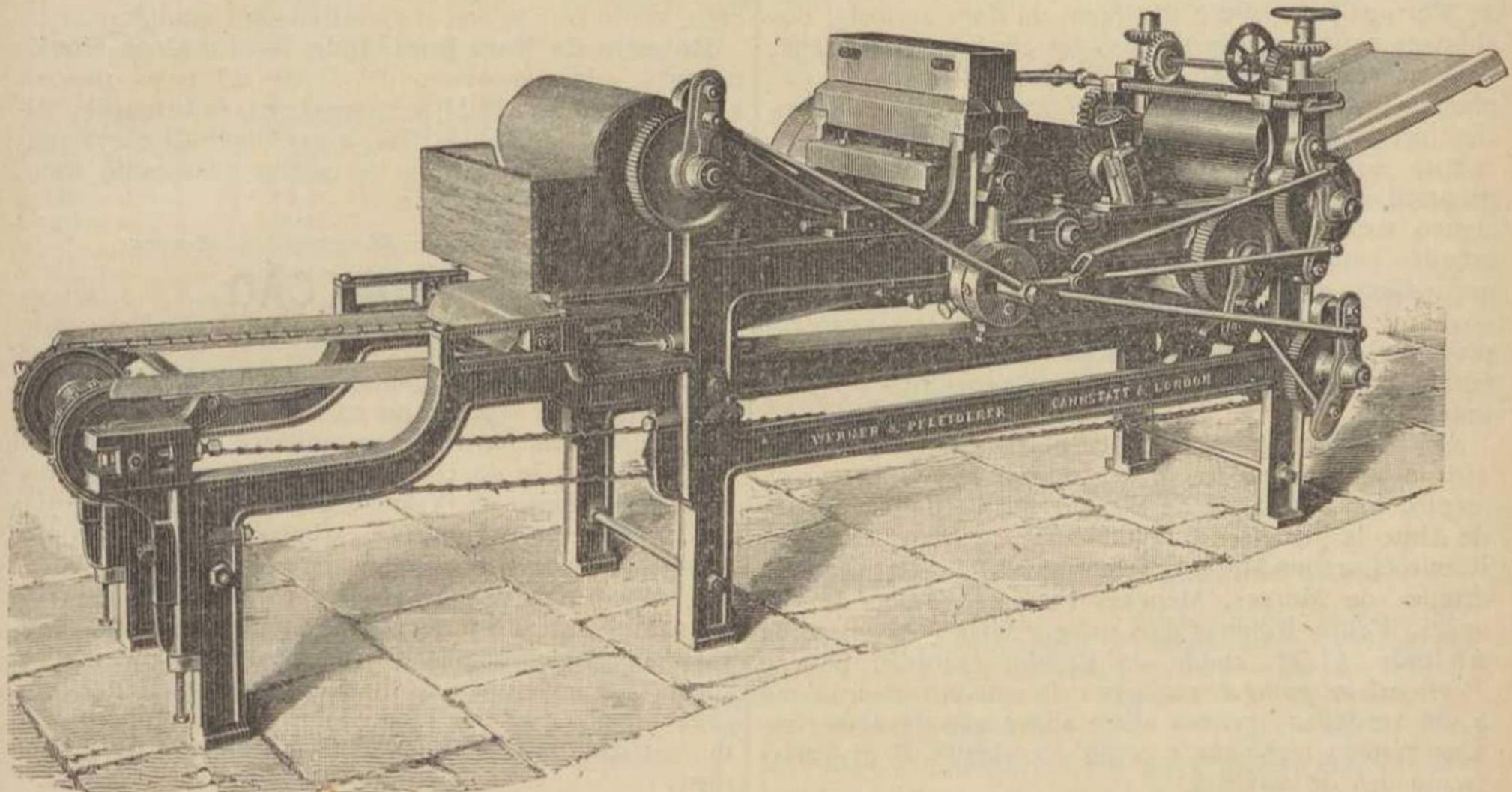
O typo adoptado para a bolacha é o do *pain de guerre* francez, que tem excellentes qualidades alimentares comparado com a bolacha usada actualmente na marinha, que não é fermentada. O sr. Renato Baptista descreve primorosamente os processos de fabrico agora empregados e o que tem de ser adoptado, e tambem se refere á bolacha allemã, que igualmente poderá usarse entre nós.

Na extremidade do mesmo edificio opposta á moagem será installada a fabrica de massas alimenticias,

mente, que se dividem em peças de pequeno peso e se montam com extrema facilidade, deviam acompanhar todas as expedições. O sr. Renato Baptista apresenta um plano completo e admiravel e o orçamento de padarias de campanha. Os alludidos fornos figuram agora na Exposição de Paris e são adoptados no exercito francez.

O serviço de forragens, a installação de um laboratorio technologico, a descripção dos trabalhos de abastecimento d'agua, das caldeiras de vapor, da illuminação electrica, etc., constituem capítulos interessantes da obra de que tratamos.

O orçamento total da Manutenção Militar é de réis 660.000.000, segundo a auctorização constante da carta de lei de 19 de junho de 1888; a despesa feita para execução do plano do sr. Renato Baptista foi de réis 370.168.716, havendo portanto um saldo de 289.831.284 réis, a empregar no resto das installações, que todas são minuciosamente descriptas no livro.



Machina para fabrico de bolacha

constituída tambem por apparelhos Wemer & Pfleiderer, pouco conhecidos no nosso paiz.

Esta installação é importante e de grande utilidade, por isso que a despesa que o ministerio da guerra faz ordinariamente com a compra de massas orça por 48 contos de réis annuaes.

Tambem o sr. Renato Baptista indica os processos usados em diversos paizes e em especial na França e na Alemanha, para a preparação de conservas alimenticias proprias para fornecimentos em campanha e no Ultramar.

N'este assumpto em que n'aquelles paizes se trabalha constantemente, seria muito para desejar que se realizasse a installação proposta pelo illustre oficial sobretudo pela frequencia das nossas expedições para o ultramar, que acarretam enormes despesas nem sempre aproveitadas, visto que muitos generos enviados da Europa se estragam, e os adquiridos em Africa são geralmente muito caros.

E' tambem muito para desejar a aquisição proposta de material para padarias de campanha, que se usam em todos os exercitos. Os fornos de guerra, especial-

Deve porém notar-se que a exploração de toda a fabrica dá logar a um importante saldo, que poderia servir para fazer face à despesa e depois permitiria reduzir consideravelmente o custo da alimentação do soldado, e da população dos hospitaes e outros estabelecimentos civis que a Manutenção Militar abastece.

Por todos os motivos registamos com verdadeira satisfação e com merecido louvor a apparição do volume a que acabamos de fazer desenvolvida referencia.

## "Le Portugal au point de vue agricole,"

A grande commissão de Lisboa organisadora da representação portugueza na exposição universal de 1900 animada do patriotico desejo de tornar conhecido no estrangeiro, sob uma forma rigorosamente exacta e precisa, um dos ramos mais interessantes, e tambem, o mais importante da actividade nacional, assim como o meio em que elle vive e os multiplos recursos de que

dispõe para se desenvolver, encarregou os srs. Cincinatto da Costa e D. Luiz de Castro, illustres agricultores, lentes do Instituto Agronomico de Lisboa, e directores da Real Associação de Agricultura Portugueza, de elaborar uma obra que correspondesse, dignamente a essa iniciativa. Da maneira como os srs. Cincinatto da Costa e D. Luiz de Castro se desempenharam da sua missão dão publico e exhuberante testemunho o trabalho monumental cujo título nos serve de epígrafe e que é, sem contestação, o mais notável, por todos os motivos, de quantos se tem publicado sobre o assunto no nosso paiz.

*Le Portugal au point de vue agricole*, que representou na exposição de Paris, o papel do mais profícuo e convincente embaixador e mensageiro das forças vivas da nação, é um grosso volume de novecentas e sessenta e cinco páginas em que se estuda, profunda e admiravelmente a terra portugueza sob todos os aspectos. Successivamente aparecem nas suas páginas d'uma edição luxuosa e elegante, o estudo da geologia de Portugal, do solo e do clima, da flora agrícola, dos animais agrícolas, das vinhas, das oliveiras e do azeite, dos cereais, dos frutos e legumes, das madeiras, das plantas textis, das lãs, das indústrias, do leite, da sericultura, da apicultura, das salinas e do sal, da agricultura nos Açores e na Madeira, da população e da propriedade, do crédito agrícola e do movimento associativo rural e do ensino do Estado. Dividida em três grandes partes que abrangem, respectivamente, a terra portugueza, a produção agrícola e a vida rural, a obra dos srs. Cincinatto da Costa e D. Luiz de Castro representa o mais vasto, profundo e minucioso esforço feito para um inquérito rigoroso da agricultura em Portugal.

Collaboraram com os dois illustres técnicos, que são ao mesmo tempo, dois escriptores de alto merecimento, os srs. conde de Ficalho, Paul Choffat, Philippe de Almeida Figueiredo, Julio Henriques, Paula Nogueira, Ramiro Larcher Marçal, Sertório do Monte Pereira, Rodrigues de Moraes, Menezes Pimentel, Telles de Menezes, Pedro Roberto da Cunha e Silva e Anselmo de Andrade. O sr. conde de Ficalho escreveu para o *Portugal au point de vue agricole* uma introdução que é um verdadeiro primor como afirmação de vastos conhecimentos técnicos e como documento de preciosas faculdades de esylista.

Devemos ainda dizer que a obra admirável a que nos estamos referindo é abrillantada com grande copia de gravuras das diversas regiões do paiz, algumas d'ellas formosissimas, como são, por exemplo, as que representam os vales cultivados nos contrafortes da Serra da Estrela, as manadas de vacas no Alemtejo, os rebanhos de ovelhas no Ribatejo, as scenas da vindima no Minho e no Douro, as quintas mais notáveis da região duriense, os lagares do Alemtejo, os chalets de apicultura da Escola Nacional de Coimbra, as salinas das margens do Tejo, as estufas para a cultura do ananaz na ilha de S. Miguel, os tipos populares das nossas províncias, etc.

As nossas felicitações aos illustres autores do promissor livro e os nossos agradecimentos pela amabilidade da oferta.

## PUBLICAÇÕES RECEBIDAS

*Anuario de Ferrocarrilles*.—Está publicado este interessante anuario hespanhol referido ao anno corrente e organizado sob a esclarecida direcção do nos-

so presado amigo sr. D. Enrique de Latorre empregado superior do serviço do tráfego dos caminhos de ferro do Norte de Hespanha. É um grosso e interessante volume que não pôde deixar de ser consultado a miude por todas as pessoas que se interessam pelos assumptos ferro viarios, graças á larga copia que contém de esclarecimentos técnicos, dados estatísticos, informações curiosissimas, etc.

O *Anuario*, que é no seu genero uma publicação modelo, insere toda a legislação hespanhola relativa a caminhos de ferro publicada no anno de 1899, nota das linhas abertas á exploração n'esse anno, nota das velocidades dos comboios expressos, importação de material para caminhos de ferro, patentes de invenção concedidas em 1899, descrição minuciosa de todas as linhas ferreas hespanholas, etc. Acompanha o livro um explendido mappa, a cinco cores, dos caminhos de ferro hespanhóis e dos caminhos de ferro em exploração no nosso paiz, esta ultima parte extraída do mappa que a *Gazeta dos Caminhos de ferro* distribuiu, como brinde aos seus assignantes em 1899.

*Boletim da Real Sociedade Nacional de Horticultura*.—Recebemos o n.º 3, do 2.º anno, relativo ao mez de julho. Publica interessantes informações sobre a exposição de dahlias, a exposição de chrysanthemos de 1900, a exposição de cravos do mesmo anno, a cultura do morango, etc.

## A REDACÇÃO

Partiu para Paris, commissionado pela Companhia Real, assim de a representar na 6.ª sessão do congresso de caminhos de ferro que se realizará n'aquella capital dos dias 20 a 30 do corrente, o nosso consultor, o distinto engenheiro sr. Xavier Cordeiro, uma das glórias da engenharia portugueza, admirado pelos grandes mestres estrangeiros pela sua competencia.

Tambem sae por estes dias para aquella capital o nosso director, a fim de assistir áquelle congresso, convidado pela Comissão Internacional Permanente d'acordo com a Comissão local das Grandes Rêdes francesas, honra esta que só é conferida, em numero muito restrito, aos principaes jornais técnicos da Europa.

Durante esta ausencia ficam encarregados da *Gazeta* o sr. engenheiro Oliveira Simões, na sua qualidade, que já tinha, de redactor principal, e o sr. Mello Barreto, jornalista já bem conhecido e apreciado, cujo concurso reputamos valiosissimo para o nosso jornal.

E se a modestia d'este novo collega de trabalho nos permitir que a seu respeito digamos alguma coisa, reivindicaremos para esta *Gazeta* a gloria de ser n'estas columnas que o sr. Mello Barreto fez as suas primeiras provas jornalisticas.

O nosso director, logo acabado o congresso, do qual nos enviará a resenha para o proximo numero, emprehenderá uma longa viagem, de propósito para a descrever aqui aos leitores.

M. C.

## A "TARDE,"

Prevenimos este jornal de que não podíamos vêr, sem protesto, que elle cortasse do nosso o horario dos comboios, dando-o como seu.

Não fez caso e continuou renitente e reincidente no crime de... lesa-camaradagem.

Deixamos portanto de nos ocupar do assumpto e a nossa administração procederá como é praxe usar-se aqui para com os jornaes que assim procedem.

A administração da *Tarde* poderá seguir-lhe o exemplo, e assim não nos incomodaremos mais.

## As linhas ferreas do mundo

Damos em seguida, uma nota, que nos parece interessante, do estado da rede universal de caminhos de ferro em 1 de janeiro de 1898, indicando a sua extensão, as nações a que pertencem e o numero de habitantes d'estas:

Nações	Kilometros em exploração	Extensão em kilometros quadrados	População de cada paiz
Allemanha.....	47.348	540.500	52.251.000
França (1).....	42.690	536.400	38.345.000
Inglaterra.....	34.221	314.606	39.466.000
Russia.....	38.642	5.016.000	99.960.000
Austria Hungria Bosnia e Herzegovina.	32.180	676.700	44.418.000
Italia .....	15.447	286.600	31.234.000
Hespanha (2).....	13.114	514.500	17.974.000
Suécia.....	9.885	450.600	4.919.000
Belgica.....	5.777	29.500	6.411.000
Suissa .....	3.563	41.400	2.974.000
Hollanda .....	2.965	33.000	4.733.000
Roumania.....	2.879	131.000	5.406.000
Portugal .....	2.358	92.000	5.500.000
Finlandia .....	2.323	373.600	2.689.000
Dinamarca.....	2.309	39.400	2.300.000
Noruega.....	1.938	332.300	2.000.000
Turquia.....	1.949	175.880	5.753.000
Grécia.....	952	65.100	2.217.000
Bulgaria e Roumelia.	483	96.660	3.310.000
Luxemburgo .....	540	2.600	2.256.000
Servia.....	570	48.600	2.314.000
Malta, Jersey e ilha de Man.....	110	1.100	325.000
Total.....	262.243	9.788.640	376.783.000

(1) Em 1 de janeiro de 1900.

(2) Em 1 de Janeiro de 1900.

Reunimos agora, os dados estatisticos da Europa aos das outras partes do mundo.

	Kilometros em exploração em 1 de janeiro de 1898	Extensão em kilometros quadrados	População
Europa....	262.243	9.788.640	376.783 000
America....	376.850	39 620 867	133 717 000
Asia.....	42.114	36 968 285	752.337.000
Africa.....	16.174	9.279 803	46.128.000
Oceania ...	25 090	11.441 375	43 709 000
Total geral.	722 471	107.098.970	1.352.674 000

## Despesas com a tracção por varios systemas

De um estudo publicado no «Boletim da associação dos engenheiros civis de França» conclue-se que o custo de carroagem-kilometro em tremvias ao serviço de grandes centros de populações, com a resistencia de 13 kig. por tonelada em horizontal nas viaturas automotrices e de 8 kig. nas viaturas rebocadas, são os seguintes:

Systema Rowan—0,314 fr. sendo combustivel	
2,73 kig. a 0,04.....	0,100
Agua e lubrificantes, etc.....	0,015
Conservação do material .....	0,110
Salarios.....	0,080

Systema Leipolet—0,344 fr. sendo combustivel

2,43 kig. a 0,04.....	0,094
Agua, etc.....	0,020
Conservação.....	0,050
Salarios.....	0,080

Systema de ar comprimido—0,359 fr. sendo ar comprimido kig. 9,36 a 0,018.....

Conservação .....	0,169
Salarios.....	0,110
Salarios.....	0,080

Systema electrico pelo rolador (*trolley*)—0,22 sendo força motriz .....

Conservação (entrando o fio).....	0,08
Salarios.....	0,06
Salarios.....	0,08

Systema electrico pelos accumuladores — 0,31 sen lo força motriz .....

Conservação dos accumuladores .....	0,08
» do material circulante e motores..	0,05
Salarios.....	0,08

## PARTE FINANCEIRA

### CARTEIRA DO ACCIONISTA

#### Companhia dos Carris de ferro do Porto

Desde o dia 17 do corrente, em todos os dias uteis, desde as 10 horas da manhã ás 2 da tarde, pagar-se-ha no escriptorio da Companhia, á Boa Vista, por conta dos lucros do corrente anno: 2.000 réis por accão liberada. 800 réis por accão da 4.ª emissão com entrada de 40.000 réis.

O gerente,—José Ribeiro Vieira de Castro.

#### Companhia Nacional de Caminhos de ferro

Nos termos dos artigos 12 e 14 dos Estatutos, verificar-se-ha na séde da companhia, rua Nova do Carvalho n.º 71, 2.º andar, no dia 20 do corrente, pela uma hora da tarde, o sorteio das obrigações relativas ao 1.º semestre de 1900, em harmonia com as respectivas tabellas.

Lisboa, 14 de Setembro de 1900.

Os Directores—Pedro Ignacio Lopes, Antonio Francisco da Costa Lima e Antonio José Gomes Lima.

## REVUE DE LA BOURSE DE PARIS

Paris, de 12 Septembre 1900.

Marché beaucoup plus ferme et avec de l'entrain car les tendances que la spéculation envisageait se sont affirmées d'une façon plus franche et plus nette : à s'améliorer et tout porte à croire que l'on peut entrevoir avec confiance la rentrée des vacances et la campagne qui va s'ouvrir.

La liquidation de fin août a démontré que la place n'était pas encombrée de positions gênantes et que les capitaux très abondants n'avaient pu être employés en totalité.

D'autre part on parle beaucoup de négociations de paix et les nouvelles d'Extreme Orient paraissent satisfaisantes, toutes les puissances seraient décidées à recouvrir à la voie diplomatique pour obtenir satisfaction de la Chine.

Enfin les dispositions monétaires sont bonnes car les établissements de crédit regorgent de dépôts et la Banque de France tient toujours la tête avec son énorme encaisse.

Il n'en fallait pas d'avantage pour provoquer à une reprise presque générale un marché qui ne demande pas mieux que d'aller de l'avant.

Le groupe de nos fonds nationaux fait preuve d'une bonne activité.

Le 3 % soutenu par l'approche de son coupon trimestriel s'inscrit à 101,22 frs.

L'*Amortissable* s'avance à 100,25 frs. et le 3½ passe à frs. 102,40.

*L'Exterieure Espagnole* progresse d'un demi point à 73,50 frs. Les détails de la prétendue convention entre les délégués du gouvernement espagnol et les soit-disant représentants d'*Extérieur* estampillée sont enfin terminés. On ne payerait plus que 3,50 de revenu et les 0,50 restants seraient appliqués à un amortissement au pair par tirages au sort lesquels seraient effectués trimestriellement. Les porteurs ont, tout fois la faculté de protester et les délais de protestation commencés le 1.º setembre expireront de façon que les cortés soient saisies dès le commencement de décembre si le chiffre des protestations n'atteint pas 265 millions de piécettes nominales.

L'annonce faite par M. de Witte, ministre des Finances de Russie déclarant n'avoir aucun projet d'emprunt à bien d'influence les *Fonds Russes* sur toute la ligne.

*Les Argentins* s'améliorent. On parle de l'arrivée prochaine à Londres de M. Pellegrini qui viendrait négocier l'unification des dettes.

Il serait question de créer un emprunt 4% au montant de 32 millions en titres or.

Tous les emprunts argentins seraient convertis, à l'exception de l'emprunt Morgas de 1886 et du Consolidé funding 6%.

La *Banque de Paris* finit plus calme à 1.120 frs.

La *Banque Ottomane* passe à 545 frs. Les négociations engagées avec le gouvernement turc relativement à un emprunt de 700.000 l. t. n'ont pas abouti jusqu'à présent.

La *Banque du Mexique* dont le marché reste bien impressionné par le développement économique et financier du pays est fermé à 720 frs. On connaît la part considérable par cette banque dans la dernière conversion de la dette publique.

*Crédit Mobilier Espagnol*, en bonne tendance à 110 frs, soutenu par la hausse actuelle des valeurs espagnoles de son portefeuille.

Les transactions sur les titres de *chemins de fer* continuent à être des plus suivies. Les recettes des six grandes compagnies depuis le 1.º Janvier au 26 août dernier s'élèvent en augmentation de 49.893.000 frs. On évalue généralement que l'augmentation totale de l'exercice entier atteindra le chiffre de 75 millions environ.

Le *Lyon* s'inscrit à 1.850 frs ; l'*Orléans* à 1.755 frs ; le *Nord* à 2.350 frs ; l'*Est* à 1.105 frs ; l'*Ouest* vers 1.080 frs. et le *Midi* à 1.305 frs.

En lignes *Algériennes*, calme général.

Le *Métropolitain* s'avance à 618 frs. On parle d'augmentation de capital.

Dans les *Chemins Espagnols*, le change laissant toujours à désirer aux environs de 29 % les cours se sont peu modifiés : c'est toujours l'attitude du gouvernement à l'égard des compagnies qui préoccupe à bon droit ceux qui ont ou veulent engager des capitaux sur ces valeurs car la tenue du change se ressentira nécessairement de cette attitude.

Le *Nord de l'Espagne* côte 214 frs. *Saragosse* 312 frs. *l'Andalous* 315 frs. et le *Cacères* 40 frs.

Les obligations *Chemins Portugais* font preuve de grande fermeté.

Em titres industriels, le *Suez* clôture à 3.495 frs. malgré la faiblesse relative des recettes de la dernière décennie.

Le *Gaz* a des amateurs à 1.140 frs. La situation de cette compagnie se présente sous un jour favorable, tant au point de vue du prix des charbons par suite des traités, qu'au point de vue des chances qui n'ont jamais été aussi grandes d'entente avec la Ville. Ajoutons que les recettes continuent d'être magnifiques, car les sept premiers mois donnent une plus value de 1.000.000 frs. environ.

Les *Voitures* sont calmes à 365 frs..

Les *Tabacs Portugais* valent 760 frs. Les ventes faites par cette société pour le mois d'août s'élèvent à 188.480 kig. produisant 748:284#164 réis contre 183.500 kig. et un produit de 727:922#361 réis en août 1899.

Les *Compagnies de navigation* n'offrent pas de variations sensibles.

La *Transatlantique* finit à 315 frs. les *Messageries* à 535 frs les *Chargeurs* à 1.200 frs. et la *Péninsulaire* 650 frs.

Le marché des valeurs métallurgiques reste soutenu par l'estime de beaux dividendes pour l'exercice écoulé.

Dans les *Mines d'Or* nous constatons dans l'ensemble une certaine amélioration de la cote, bien qu'il y ait toujours une certaine hésitation, car malgré les récents succès des troupes anglaises, et malgré la proclamation de lord Roberts, annexant le Transvaal le grand public s'abstient encore, les hostilités durant toujours, et l'on ne peut pas fixer de date précise à la reprise du travail, ce qui intéresse, avant tout, l'actionnaire.

## BOLETIM DA PRAÇA DE LISBOA

Lisboa 15 de setembro de 1900.

Mantem-se, sem alteração sensível, a situação que accusámos no nosso numero anterior, e para a qual concorrem factores de ordens diversas. Transacções na Bolsa insignificantes ou pouco menores; procura de dinheiro cada vez maior, ocasionada, em larga escala, pelas viagens a Paris n'este mes de setembro placido e suavíssimo, em que a vizinhança do outono torna maiores os encantos e attractivos da grande capital porque rouba ao classico cerebro do mundo o elemento dissolvente do calor. O exodo continua. D'ahi a busca continuada de numerario.

A quinzena foi assinalada por tres factos que exerceram uma certa acção sobre a praça, determinando algumas preocupações, felizmente passageiras. Referimo-nos á partida da expedição militar para a África do Sul, á chegada do venerando e heroico presidente Krüger a Lourenço Marques e á suspensão de pagamentos de alguns bancos brasileiros, entre os quaes o Banco da República. O terceiro, principalmente, chegou a alarmar, durante algumas horas o nosso mundo commercial. Tudo, porém, serenou, em pouco tempo, visto reconhecer-se que o caso não tinha a importância que lhe fôra atribuída nos primeiros momentos. O Banco do Comércio, do Rio de Janeiro, que mantém relações importantíssimas com a praça de Lisboa, telegraphou logo ao Banco Portuguez e Brazileiro declarando que estava habilitado a pagar integralmente e de prompto, todos os seus compromissos.

Quanto ao Banco da República soube-se que a suspensão de pagamentos fôra, apenas, de um dia, e que, no dia seguinte esses pagamentos começaram sendo feitos com premissorias ao prazo de noventa dias, e com juro. E' grave, sim; mas não tanto como se dizia. Além de que sabe-se que o governo brasileiro chamou a si o serviço da caixa ou thesouraria do Banco da República, colocando á testa d'elle o sr. Patterson, director do Banco Alemão. Sempre é uma garantia de que as irregularidades não se repetirão.

O outro Banco que suspendeu pagamentos é o Rural e Hypothecario, do Rio de Janeiro.

As preocupações causadas pela organização da expedição e pelo refugio de Krüger á sombra protectora da bandeira portuguesa, foram, também, rapidamente desfeitas pela certeza ou, pelo menos, pela esperança de que não haverá complicações. Oxalá o fossem por igual, as que nos causa o desastre financeiro que, para o nosso caminho de ferro do Transvaal representa a annexação do territorio da república sul-africana á Inglaterra!

\* \* \*

E' ponto assente que o sr. conselheiro Anselmo de Andrade continua trabalhando, activamente, no estudo das propostas de fazenda que tenciona submeter ás camaras na proxima sessão parlamentar. D'essas propostas a primeira a ser apresentada é a da remodelação dos principaes impostos, no sentido de as tornar mais suaves ao desgraçado contribuinte, facilitando, ao mesmo tempo, a sua cobrança e a sua escripturação. Deus a traga! Os tributados pedem essa reforma, em altos bêrros, como as creanças pedem a emulsão de Scott. Para vêr se, ao menos, lhes fica a pelle.

\* \* \*

Não houve modificações na situação dos papéis do Estado e de companhias. Em papel cambial nem grandes offertas nem grandes pedidos. Tudo quantias relativamente pequenas. O papel de Londres a 90 dias de vista, fez-se a 38 ½%. Do estrangeiro ha noticias de que o dinheiro continua abundante.

O nosso mercado cambial ressentiu-se, favoravelmente do facto de não ter a Junta concorrido á praça. De resto poucas ou nenhuma esperanças de qualquer grande melhoria proxima na cotação dos cambios.

## Cambios, descontos e agios

	Dinheiro	Papel		
Londres 90 d/v...	38 7/8	38 3/4	Desconto no Banco de Portugal.	5 1/2 %
" cheque ..	38 1/2	38 3/8	No mercado .....	6 %
Paris 90 d/v.....	740	742	Agio Buenos Ayres .....	235
" cheque .....	744	747	Cambio do Brasil .....	10 1/4
Berlim 90 d/v.....	300	302	Premio da libra .....	1 \$780
" cheque .....	304	306	a	
Francfort 90 d/v ...	300 1/2	302 1/2		
" cheque ..	304 1/2	306 1/2		
Madrid cheque ....	950	950		1 \$900

## Cotações nas Bolsas portuguesa e estrangeiras

BOLSAS	SETEMBRO													
	1	3	4	5	6	7	8	10	11	12	13	14	15	
Lisboa: Inscrições de assent.	36	36,15	36,12	36,20	36,15	36,15	36,15	34,20	36,20	36,26	36,30	36,50	-	-
" coupon	-	36,12	36,13	36,20	36,25	-	36,25	-	36,30	36,32	-	36,50	-	-
Obrig. 4% 1888 .....	-	18.200	18.200	-	-	-	18.550	-	18.400	-	18.500	18.500	18.500	-
" 4% 1890 assent.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" 4% 1890 coupon....	-	-	-	-	45.200	-	-	-	-	45.800	-	-	52.000	-
" 4 1/2% assent.....	52.000	-	-	51.900	51.800	-	-	51.900	-	-	-	-	-	-
" 4 1/2% coup. int...	-	51.600	51.900	51.800	51.800	-	-	-	-	-	-	-	52.000	-
" 4 1/2% externo.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Tabacos coupon ...	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Acções B. de Portugal....	-	140.500	140.500	-	-	-	-	141.000	-	-	141.000	141.000	-	-
" " Commercial ....	-	-	-	-	-	-	-	124.500	-	-	-	-	-	-
" " N. Ultramarino..	-	124.800	124.500	-	-	-	-	124.800	-	124.500	-	-	125.500	-
" " Lisboa & Açores	118.600	-	-	-	-	-	118.500	-	-	-	-	-	118.500	-
" Tabacos coupon ...	127.200	-	-	-	127.500	-	128.600	-	-	129.500	129.300	129.000	-	-
" Comp. Real. ....	16.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. prediaes 6% .....	94.500	-	94.500	-	-	94.500	94.400	-	94.500	-	-	-	-	-
" " 5% .....	91.300	91.300	91.300	-	91.400	91.450	-	-	91.300	-	-	-	-	-
" C. Real 3% 1.º grau	-	-	-	-	-	-	77.800	-	-	76.500	-	-	-	-
" " 3% 2.º grau	21.500	21.500	21.500	-	21.900	-	21.850	21.700	-	21.650	-	-	21.800	-
" C. Nacional.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Atravez Africa.....	-	-	-	-	-	-	76.000	-	-	75.400	75.400	75.400	75.400	-
Paris: 3% portuguez .....	23,55	23,70	22,70	24	23,85	23,95	23,80	23,85	23,65	23,55	23,50	-	-	-
Acções Comp. Real.....	-	-	69,50	69,50	70	70	-	-	-	75	75	71	-	-
" Madrid Caceres.....	-	40	40	38	39,50	-	-	-	38,21	-	38	37,50	-	-
" Norte de Hespanha.	217	210	211	212	209	-	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Zara goza...	-	310	310	308	306	308	-	-	-	-	-	-	-	-
" Andaluzes.....	320	317	315	312	310	311	-	-	-	-	-	-	-	-
Obrig. Comp. Real 1.º grau	302	304	308	-	304	304	304	305	304,75	305	304	304	-	-
" " 2.º grau	86	86	86	86,50	86,50	88	87,50	88	88	88	88	87,25	-	-
" C. Beira Alta .....	75	76	75	79	77	79	-	-	-	-	-	-	-	-
" Madrid Caceres .....	95	94	94	89	92,75	95	95	95	94	92	92	90	-	-
" N. Hesp. (1.ª hyp.)...	320	315,50	318	316	316,50	318	-	-	-	-	-	-	-	-
Londres: 3 / portuguez.....	23,25	23,25	23,37	23,50	23,62	23,50	-	23,50	23,37	23,50	23,50	23,87	-	-
Obrig. Atravez Africa .....	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	57,25	-	-
Amsterdam: Atravez Africa...	60,43	60,43	60,43	60,43	60,43	59,56	60	60	60	60	59	59	-	-
Bruxellas: Atravez Africa .....	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	58	57	-	-

## Receita dos caminhos de ferro portugueses e hespanhóis

Linhos	Periodo de exploração	1900			1899			Totais desde 1 de janeiro		Diferença a favor de	
		Kil.	Totais	Kilom.	Kil.	Totais	Kilom.	1900	1899	1900	1899
COMPANHIA REAL	de a	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis	Réis
Antiga rede e nova não garantida .....	20 26 Ag.	693	91.142.000	131.518	693	82.296.419	118.753	2.580.219.000	2.483.891.078	96.327.922	-
	27 2 Set.	"	93.005.000	134.206	"	82.543.158	119.109	2.673.224.000	2.566.434.236	106.789.764	-
Nova rede garantida .....	20 26 Ag.	380	13.599.000	35.786	380	12.159.581	31.998	315.173.000	306.185.922	8.987.078	-
	27 2 Set.	"	15.067.000	39.650	"	12.497.842	32.889	330.240.000	318.683.764	11.556.237	-
Sul e Sueste .....	30 5 Ag.	488	27.792.029	56.950	475	20.469.430	43.093	546.102.789	545.600.771	502.018	-
	6 12 "	"	£3.097.725	47.331	"	20.912.730	44.026	569.200.514	566.513.501	2.687.013	-
Minho e Douro.....	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	353	-	-	353	-	-	-	-	-	-
Beira Alta .....	16 22 Jul.	253	6.666.071	26.348	253	6.038.614	23.868	182.763.491	165.343.581	17.419.910	-
	23 29 "	"	5.931.512	23.444	"	5.353.356	21.159	188.695.003	170.696.937	17.998.066	-
	30 5 Ag.	"	12.677.228	50.107	"	9.089.270	35.925	201.372.231	179.786.207	21.586.024	-
Nacional — Mirandella e Vizeu.....	-	-	105	-	105	-	-	-	-	-	-
	6 12 Ag.	34	2.301.635	67.695	34	2.169.635	63.815	56.439.163	58.125.840	-	1.686.677
Guimarães.....	13 19 "	"	2.383.495	70.102	"	1.871.030	55.030	58.822.658	59.996.870	-	1.174.212
	20 26 "	"	2.097.378	61.687	"	1.674.710	48.462	60.920.036	61.644.580	-	724.544
Porto á P. e Famalicão	13 31 Jul.	64	11.440.739	178.761	64	8.606.095	134.470	106.954.687	95.502.961	11.451.726	-
	12 18 Ag.	3656 Ps.	2.035.904	556.3656 Ps.	1.990.608 Ps.	544 Ps.	60.586.956 Ps.	60.185.347 Ps.	401.609	-	-
Norte de Hespanha ..	19 25 "	"	2.118.760	579							

## COMMERCIO PORTUGUEZ

Importação e exportação por classes da pauta de Janeiro a Março

	(Valores em mil réis)	
Importação para consumo		
I — Animaes vivos.....	1900	1899
II — Materias primas para as artes e industrias.....	478.368	487.840
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	6.674.518	5.463.672
IV — Substancias alimenticias.....	1.450.416	1.504.062
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....	3.688.049	2.665.033
VI — Manufacturas diversas.....		
Taras.....		
Total.....	676.927	677.797
	962.530	793.488
	19.167	25.032
	13.947.975	11.616.924
Exportação nacional e nacionalizada		
I — Animaes vivos .....	1.097.571	852.330
II — Materias primas para as artes e industrias.....	1.263.360	1.133.095
III — Fios, tecidos, feltros e respectivas obras.....	781.940	795.205
IV — Substancias alimenticias.....	4.117.419	3.945.256
V — Apparelhos, instrumentos, machinas e utensilios empregados na sciencia, nas artes, na industria e na agricultura; armas, embarcações e vehiculos.....		
VI — Manufacturas diversas.....	36.014	35.025
Taras.....	596.184	468.886
Total.....	7.892.488	7.229.797

## TRACÇÃO ELECTRICA

### Hespanha

Foi feita a concessão d'um tremvia com motor electrico entre a *Puerta de Hierro* á *Aravaca* y *Pozuelo de Alarcón*, província de Madrid.

\*

Foi auctorizada a sociedade *The Seville Tramways Company Limited*, a substituir o motor a sangue nas suas linhas pelo motor electrico.

\*

Foram adjudicadas á companhia Thomson-Houston as obras de installação da tracção electrica na linha de *Bilbao* a *Durango* e *Arratia*.

A energia electrica é fornecida pelas quedas de agua de *Garay* e *Magunas* que darão 380 a 103 cavallos-vapor. A corrente de 5.000 voltios é transmittida sob a forma triphasica á fonte secundaria de *Lemona* que dista 18 kilometros onde se transforma em corrente continua de 375 voltios.

Os motores das carruagens serão de 37 cavallos-vapor; os dos wagons de mercadorias, de 1,5.

Terão todas as viaturas freio electro-magnetico.

A installação é analoga á das linhas de Niza e do litoral.

\*

Foi auctorizada a concessão d'uma rede de tremvias electricos em *Murcia* e d'esta terra para os povos de *Benahadua*, *Rioja* e *Tabernas*.

\*

Foi igualmente auctorizada a concessão d'uma linha entre a estação de *Argamasilla* da linha de *Madrid* a *Andalucia* e a estação de *Socuellanos*, da linha de *Madrid* a *Alicante*.

\*

A companhia de electricidade *Thomson-Houston*, que arrendou ha pouco as linhas da *Sociedad valenciana de Tranvias*, vae installar nas mencionadas linhas a tracção electrica muito brevemente.

Vae começar brevemente a installação dos tremvias electricos de *Murcia* a *Espirardo*. Seguir-se-ha depois a de *Alcantarilla* e a de *Palmar*.

\*

Foi adquirida a queda de agua de *Guipuscoa* no rio *Leizaran* pela *Sociedad general de Centrales eléctricas de Bilbao* para fornecer a energia electrica entre *Zumarraga* e *Zumaya*.

A queda de agua tem 210m sendo o caudal minimo de 1.000 litros o que permite 2.800 cavallos-vapor na estiagem.

O excesso de energia obtida deve ser utilisada n'alguma industria chimica.

### Belgica

Realisaram se em Bruxellas com bom resultado as experiencias d'um novo sistema de via ferrea electrica inventado por *M. Emile Béde*. Pertence ao genero de contactos superficiaes. Tem a vantagem de diminuir o numero de peças moveis, a de simplificar a separação dos contactos, e a de evitar as faiscas na toma de corrente em andamento normal.

O conductor está n'um canal subterraneo ao lado do carril. E' coberto com uma camada isoladora que deixa de distancia a distancia partes nuas. Em cada uma das partes nuas ha uma manga de cauchuc atravessada por uma peça metallica terminada em botão que emerge do canal. Estas peças metallicas na sua posição normal não tocam no cabo conductor, mas, quando passa por cima d'ellas uma haste ligada a carroagem automotora, são obrigadas a chegar ao contacto com o cabo, recebendo assim a corrente.

Apesar do exito das experiencias ha quem receie que na prática o seu funcionamento deixe de ser regular no fim d'algum tempo em virtude da alteração nas mangas dos botões.

### Inglaterra

Foi inaugurado ha pouco o metropolitano electrico de Londres, chamado *Central London*.

A linha começa na *City* junto da Bolsa em frente do Banco de Inglaterra, o coração da grande cidade, passa em linha recta por *Holborn* e *Oxford Street* e termina perto da estação de *Uxbridge*.

Tem 2 estações intermédias. Segue em tunneis de revestimento metallico com 3,5m de diâmetro que vão á profundidade de 25 metros sob o nível da rua e que se alargam na vizinhança das estações.

Nas estações ha 3 pôcos um com 5,5m de diâmetro com escada em caracol, os outros de 7 metros com ascensores mechanicos que se movem com a velocidade de 46m por minuto.

Os carris assentam em travessas de aço.

Os comboios podem transportar 336 passageiros.

O patamar das estações fica entre uma rampa e um declive de 0,03 por metro para se diminuir a velocidade á chegada dos comboios e uma aceleração á saída.

A fonte electrica está em *Shepherd's Bush* no fim da linha e fornece correntes triphasicas de 5.000 voltios que se transformam em correntes continuas de 500 voltios em 4 transformadores.

Calculam-se as despesas annuas em 150.000 libras esterlinas.

Foi apresentado ao parlamento inglez o projecto de via ferrea a que já nos referimos entre *Liverpool* e *Manchester* que estão á distancia de 62 km. Será do sistema de monocarril e movido pela electricidade com que se supõe poder attingir-se a velocidade suficiente para que se transponha este espaço em 18 a 20 minutos.

A linha será de circuito fechado e a exploração seria feita por carruagens simples partindo de 5 em 5 minutos.

As obras estão orçadas em um milhão de libras.

\*

**Novo modo de distribuição de energia.**—M. Georges Westinghouse tirou patente de invenção para uma nova maneira de distribuir ou fornecer a energia aos comboios animados pela electricidade. Em vez de adoptar o sistema de transportar a corrente em alta tensão e pelo methodo alternativo, transformando a depois em sub fontes electricas, prefere installar ao longo da linha pequenas fontes geradoras, animadas por motores a gás, encarregadas de alimentar troços da linha ferrea. Este sistema é preferivel principalmente nas linhas ferreas em que não ha um trafego intenso que obrigue a comboios repetidos.

Quando o comboio vae passar, a sub estação é avisada pelo telegrapho, põe em actividade os seus dynamos e alimenta a secção que lhe compete, parando depois.

Não funcionam por isso continuamente.

O aviso ás sub-fontes electricas é feito automaticamente pelo proprio comboio em movimento.

Veremos o que a pratica diz das applicações d'este sistema que parece racional e de vantagem.

## LINHAS PORTUGUEZAS

**Linha americana do Dáfundo.**—O conselho technico de obras publicas, na sua ultima sessão, aprovou o projecto do prolongamento da linha ferrea americana do Dáfundo com os novos carris e com a via dupla.

**Carris de ferro.**—A commissão especial encarregada de estudar a questão dos carris de ferro pela camara municipal está examinando uma proposta do vereador sr. Patrocínio Marques para que seja regularizado o serviço das paragens dos carros americanos em beneficio do publico. N'uma proposta aponta-se a necessidade de que as paragens, em certos pontos, não distem mais de cincuenta metros e de se obrigar a companhia a collocar, de accordo com a Companhia do Gaz, vidros de côres nos candeeiros que sustentam as taboletas applicando-lhes o bico de incandescencia.

**Mormugão.**—Sob a presidencia do sr. general Cabral Couceiro, reuniu, ha dias, a commissão incumbida de dar parecer sobre algumas questões importantes relativas ao caminho de ferro de Mormugão. Começou a discutir-se o parecer do illustre engenheiro sr. Cândido Xavier Cordeiro.

O rendimento da linha de Mormugão, no periodo decorrido de 1 de junho a 11 de agosto, foi de 25.077 rupias, isto é, menos 18.853 do que em igual periodo do anno anterior.

**De Braga a Guimarães** —O conselho technico de obras publicas e minas resolveu pedir novos esclarecimentos relativos á projectada linha americana na estrada real n.º 27, entre Braga e Guimarães, requerida pelo sr. Eduardo Correia Mendes. O respectivo parecer já deu entrada na repartição respectiva.

**De Borba a Extremoz e a Villa Viçosa.**—O sr. John Clares pediu a concessão d'um tremvia electrico entre Borba e Extremoz e entre Borba e Villa Viçosa. A respectiva informação é favorável ao pedido.

**Carris de ferro do Porto** —A partir de ámanhã principia a pagar-se no escriptorio da companhia Carris de ferro do Porto, por conta dos lucros do corrente anno, 27000 réis por accção liberada e 800 réis por accção da 4.ª emissão.

## LINHAS ESTRANGEIRAS

### Hespanha

Diz um jornal de Lerida que se estão fazendo estudos para a construção d'um caminho de ferro de Balaguer a Corsá, a fim de transportar o abundantíssimo carvão extraído das minas existentes n'aquella região.

Está-se trabalhando, activamente, na linha de Moreda a Granada construída pela Companhia dos caminhos de ferro do Sul da Hespanha. Os 36 kilometros de Moreda a Derifente serão inaugurados ainda este anno.

Estão quasi concluidos os 8 kilometros de troço de Linares e Baeza, complemento da linha de Linares a Almeria.

Vae construir-se um caminho de ferro economico para ligar as cidades de Tarragona e Valls. A sua extensão será de 19 kilometros, aproximadamente.

A Companhia do Norte vae proceder á construção de alguns

edifícios destinados a estações para substituir os que se fizeram com carácter provisório.

Entre elles figura o da estação de Burgos, que será muito vasto contendo todas as dependências exigidas pela sua importância.

Está-se procedendo, com grande actividade, aos trabalhos do caminho de ferro aereo de Beires, na linha de Linares a Almeria.

Durante o mes de julho ultimo circularam pelo rede da Companhia dos caminhos de ferro de Santander a Bilbau, 128.166 passageiros, 16.818 279 kilos de mercadorias, e 1.256 cabeças de gado.

Nos sete primeiros meses d'este anno o rendimento das linhas da Companhia foi de 1.346 497,63 pesetas, isto é, mais 100.315,72 pesetas que em igual periodo do anno anterior.

Foi aprovada a transferencia para a *The Alquife Mines and Railway Company Limited* da concessão do caminho de ferro do Cerro del Alquife á estação de La Cahorra, primitivamente feita á Companhia Pórmán.

O sr. D. Jorge Loring vae constituir á sua custa, segundo se diz, o caminho de ferro de Lorca a Almeria.

Deve realizar-se, por estes dias, a inauguração do troço do caminho de ferro de Deva a Zarauz, na linha de Bilbau a San Sebastian.

### França

A companhia de Este acaba de submeter á aprovação superior o projecto do estabelecimento da segunda via da linha de Longuyon a Pagny-sur-Moselle.

A despesa, não incluindo os trabalhos a executar nas gares de bifurcação, está avaliada em cerca de seis milhões.

A companhia propõe-se começar os trabalhos logo que o projecto seja aprovado pelo ministro das obras publicas.

O governo frances encarregou o serviço de pontes e calçadas de estudar a construção d'uma linha de caminho de ferro de Privas a Ollières. A construção e a exploração d'essa linha será feita pela companhia de caminhos de ferro departamentares.

### França-Colônias

Entre as colonias francesas a Tunisia é a que accusa mais sensíveis progressos sob o ponto de vista da exploração de caminhos de ferro.

Quando se fez a ocupação d'aquelle territorio havia alli apenas duas linhas: uma, concedida á Companhia francesa Bône-Guelma, ligava Tunis á fronteira argelina a Bône pelo valle da Medjerdah, a outra explorada por uma Companhia italiana, servia a Canlieue norte de Tunis. Hoje esta linha é francesa.

Alem d'isso dos portos de Bizerta, Tunis, Souss e Sfax partem linhas de penetração que ligam já, directamente, ou por meio de ramaes, Tunis, Bizerta, Zaghouan, Pens-du-Fahs, Soliman, Nabeul, Sousse, Kairouan e Mokenine. Um outro caminho de ferro liga Sfax a Gafsa e aos inexgotaveis jazigos de phosphatos de Metlaoui. Todas estas linhas foram construídas sem se recorrer a empréstimos e os seus ramaes pagos directamente pelo governo de Tunis com o auxilio das reservas constituídas pelos excedentes do orçamento.

A linha de Sfax a Gafsa foi construída, sem subvenção, por uma companhia francesa que recebeu, em compensação, o direito de explorar os jazigos de phosphatos durante sessenta annos.

O governador geral da Argelia mandou expropriar por utilidade publica e urgente, o assentamento da linha ferrea de interesse local de Oran a Arzen.

### Alemanha

A *Zeitung des Vereins* dá notícia d'um decreto do ministro das obras públicas da Prussia, ordenando a collocação nos wagens que tem portas com fechos de abrir por dentro de lettres com esta inscrição; «Não abrir antes da paragem do comboio! Fechar a porta!»

O decreto conclue assim, depois de convidar a administração dos caminhos de ferro a chamar a atenção dos passageiros para as referidas indicações:

«Os senhores passageiros devem tambem, dar-se ao incomodo de fechar as portinholas dos wagens quando não forem

«seguidos de qualquer outro passageiro que queira descer ou  
e Sul II.º

### Canadá

O relatorio oficial dos caminhos de ferro e canaes no Canadá (1899) indica que o numero de linhas actualmente em serviço n'aquelle dominio (comprehendendo as duas do governo: Inter-colonial e Príncipe Eduardo Island) é de 153, dependentes de 84 companhias.

A extensão da rede é de 17.770 kilometros. As receitas brutas elevaram-se a 310 milhões de francos, mais 12 milhões que em 1898, e as despesas a 203 milhões, mais dois milhões, apenas. O rendimento liquido, foi, pois, de 107 milhões, isto é, mais quatro e meio que no anno anterior.

## Companhia Real dos Caminhos de ferro Portuguezes

### Relatorio do Conselho de Administração

(Continuação)

#### SEGUNDA PARTE

##### Conta de estabelecimento e de despezas complementares de primeiro estabelecimento desde 1895

As modificações que apresentam estas contas no balanço em 31 de dezembro de 1899 (documento n.º 1.) são em regra, resultantes das operações normaes do anno, como em seguida vamos miudamente explicar:

##### Estabelecimento.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1898	56.390:620\$607
" " " " " 1899	56 473:237\$942
Augmento em 1899.....	73:608\$335

##### a debito:

Compra de 1.509m²,30 de terreno ao K.º 5,512 é 5,534 da linha de Cascaes.....	3:500\$000
Annulação de diferentes contas devedoras de H. Hersent....	309:803\$234

##### a credito:

Annulação do saldo credor da conta Duparchy & Bartissol	1:394\$597
Valor nominal de 7 accões d'uso-fructo pertencentes a Duparchy & Bartissol, que passaram a ser propriedade da nossa Companhia, abatendo-se da conta «Capital» como determina a base 15.º do Convenio	630\$000
Custo de 3.401 obrigações, que constituiu o encargo d'amortização do anno de 1898, abatidas das respectivas contas	186:585\$746
Diferença entre o valor dos inventarios dos serviços em 31 de dezembro de 1899 e o que lhe foi atribuido em 31 de Dezembro de 1895.....	51:084\$556
Diferença para mais em 1899.....	239:694\$899

Diferença para mais em 1899.....

##### Material circulante.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1898	2.829:004\$697
" " " " " 1899	2.789:209\$485
Diminuição em 1899.....	39:795\$212

##### a credito:

Retirado o valor porque figura na esta conta, um parque de rodas, que passou ás seguintes contas:

a Serviço de Material e Tracção, valor actual.....	84:077\$944
a depreciação do valor do material circulante.....	3:270\$817

##### a debito:

Augmento do valor do material existente em 1895, já por transformação, já pela reconstrução a saber:	
Inventário em 31 de Dezembro de 1895.....	2.741:655\$936
Idem de 1899.....	2.789:209\$485
Diferença para menos em 1899.....	39:795\$212

##### Mobilia, utensilios e ferramenta.

Saldo devedor em 31 de dezembro de 1898	463:172\$707
" " " " " 1899	517:704\$532
Augmento em 1899.....	54:531\$825

Valor d'uma caldeira, existente em 1895, e indevidamente escripturada como material circulante adquirido depois d'aquella data, pois que fôra applicada na instalação das Oficinas Geraes.....	3:447\$269
Valor dos inventarios dos Serviços em 31 de dezembro de 1895.....	639:100\$289
Menos: Acquisições depois de 1895.....	121:395\$757
Liquido comparável...	517:704\$532
Valor attribuido em 31 de dezembro de 1895.....	466:619\$976

Diferença para mais, deduzida na conta Estabelecimento.....	51:084\$556
Diferença para mais, em 1899.....	54:531\$825

##### Diferença entre o valor nominal e o escripturado nas diferentes contas d'emissão d'obrigações.

Saldo devedor em 31 de Dezembro de 1898	32.079:907\$282
" " " " " 1899	31.835:660\$276
Diminuição em 1899.....	244:247\$006

1.º No anno de 1898 foi debitada esta conta pela diferença entre o valor nominal (réis 90\$000) de 6.000 obrigações de 3% de 1º grau, parte da reserva extraordinaria collocada e o seu producto em moeda francesa (1.630.524,20 fr.), ao cambio par, ou réis 246:505\$644	
Em 1899 fez-se a rectificação constante da diferença entre o valor nominal das mesmas obrigações e o seu producto em moeda francesa, mas aos diversos cambios dos dias de collocação, como devia ser, ou réis 121:762\$892	
A retirar pois, réis 124:742\$000	
2.º Diferença entre o custo de 3.401 obrigações que constituiu o encargo d'amortização de 1898, ou réis 156:585\$746 e o seu valor nominal, ou réis 306:090\$000	

Diferença.....	119:504\$254
Diferença para menos em 1899.....	244:247\$006



# AGENDA DO VIAJANTE

Prevenimos os nossos leitores de que são estas as UNICAS casas que lhes recommendamos porque, praticamente, conhecemos o seu serviço

## AIDE-MÉMOIRE DU VOYAGEUR

Nous ne saurons recommander à nos lecteurs d'autres MAISONS, que celles indiquées ci-bas, car nous les connaissons PAR EXPERIENCE PERSONNELLE.

**LISBOA** **Rodolfo Reck.**—Comissões e consignações.—Artigos de ferro, etc.—Rua dos Douradores, 21.

**LISBOA** **C. Mahony & Amaral.**—Comissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa—Rua Augusta, 70, 2.<sup>o</sup>

**LISBOA** **Canha & Formigal.**—Artigos de mercearia.—P. do Município, 4, 5, 6 e 7.

**LISBOA** **João Maria Bravo.**—Agente de importantes casas estrangeiras (correspondencia em francez, inglez, alemão, hespanhol e italiano). Rua do Arsenal, 84.

**PORIO** **João Pinto & Irmão.**—Despachantes.—Rua Mousinho da Silveira, 13.<sup>o</sup>

**PORIO** **A La Ville de Paris.**—Grande fabrica de corôas e flores artificiales—F. Delpot, successores.—Rua Sá da Bandeira, 249—Filial em Lisboa : Rua Arco do Bandeira, 39, 1.<sup>o</sup>

**LISBOA** **Braganza-Hotel.**—Salons — Vue splendide sur la mer — Service de 1.<sup>o</sup> ordre.—Prop. Victor Sassetti.

**LISBOA** **Hotel Durand.**—Rua das Flôres, 71—1<sup>o</sup> class, English family hotel — Proximo de theatros e centro da cidade—Gabinete de leitura.

**LISBOA** **Restaurante Taynres.**—Cosinha de primeira ordem, almoços, à la carte; jantares de mesa redonda ou à la carte. Vinhos e todas as bebidas das melhores qualidades. Prop. Vicente Caldeira & Filho —Rua de S. Roque, 35 e 37. Número telephonico, 450.

**PORTO** **Grande Hotel do Porto.**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Téléphone. Boite aux lettres.—Salles de lecture et de réception. Bains. Journaux.

**PORTO** **Hotel Continental.**—Rua Entreparedes (Frente à Batalha). Serviço de 1.<sup>o</sup> ordem, preços moderados. Frente do correio, theatros; muito central.—Prop. Lopez Munhos.

**PORTO** **Grande Hotel America Central.**—Um dos melhores da cidade, magnificas salas e quartos, banhos. Aceito e bom serviço.—18000 a 18400 réis diarios.

**ALCOBAÇA** **Hotel Gallinha.**—Aposentos commodos e extremamente aceados. Cozinha excellente. Carros para Vallado e mais pontos.—Prop., Antonio Sousa Gallinha.

**BRAGA-BOM JESUS** **Grande Hotel — Grande Hotel do Elevador — Grande Hotel da Bon Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabéticos. Bons quartos. Luz electrica. Aceito e ordem. Preços modicos.

**CALDAS DA RAINHA** **Grande Hotel Lisbonense.**—Estabelecimento de primeira ordem em edificio proprio. Accomodações para familias. Cosinha esmerada e farta.—Proprietario, Vicente C. de Paramos.

**CALDAS DA RAINHA** **Hotel Madrid**—Magnifica situação.—Excellentes aposentos para familias.—Serviço de cozinha de 1.<sup>o</sup> ordem sob a direcção do seu proprietario Domingos del Rio.

**CASCAES** **Hotel Central.**—De 1.<sup>o</sup> ordre — Cuisine et service français— Salles de lecture et de conversation — Gran confortable — On parle toutes les langues.

**CINTRA** **Hotel Nunes.**—Esplendidos panoramas, quartos confortaveis, serviço esmerado. Diaria, 18500 réis a 25000 réis.—Proprietario, João Nunes.

**CINTRA** **Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem, aposentos confortaveis e aceados, almoços e jantares, mesa redonda ou separada, magnificas vistas de terra e mar, casa de jantar para 100 pessoas. Preços razoaveis.—Proprietario, Ron.ão Garcia Vinhas.

**COIMBRA** **Hotel dos Caminhos de Ferro** — Praça 8 de Maio.—Estabelecimento de primeira ordem, no centro da cidade; cozinha abundante e esmerada, quartos confortaveis e inexcedivel aceito, casa de banhos. Preços modicos.—Proprietario, José Gomes Ribeiro.

**LEIRIA** **Antonio C. d'Azevedo Batalha.**—Agente de transportes por caminho de ferro, comissões, etc.

**HAMBURGO** **Augusto Blumenthal.**—Comissões, transportes marítimos pelas mais importantes carreiras de vapores.—Serviço directo entre Hamburgo e Hespanha.

**MADRID** **Cesar Fereal.**—Agente commercial da Companhia dos caminhos de ferro. Transportes, comissões

**PARÍS** **Ad Seghers.**—Representante de grandes fabricas da Belgica, Inglaterra, etc.—Rue de la Victoire, 56.

**VALENCIA D'ALCANIARA** **D Alejandro Campero.**—Agente da alfandega na fronteira por parte da Companhia Hespanola.

**VALENCIA D'ALCANIARA** **Justo M. Estellez.**—Agente internacional de adunas y trasportes.

**ESTORIL** **Hotel de Paris**—Casa de 1.<sup>o</sup> ordem.—Serviço esmerado. Sala de reunião.—Bons quartos com esplendida vista, etc.—Bilhar, lawntennis, croquet e outros jogos.—Preços rasoaveis.—Prop. Léon Lacam.

**FARO** **Hotel Magdalena.**—Esmerado aceio, preços commodos em bons aposentos; comida apurada e boa. Rua do Infante D. Henrique, 95.—Prop. Maria de Jesus Dias & Sobrinho.

**FIGUEIRA DA FOZ** **Grande hotel Lisbonense.**—Bairro Novo—O mais importante e bem situado da cidade Aposentos e serviço de 1.<sup>o</sup> ordem. Diaria 1800 a 2000 réis. Proprietario Vicente C. Paramos.

**GUIMARAES** **Grande Hotel do Toural.**—15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis commodidades, e aceio; tratamento recommendavel — Proprietario, Domingos José Pires.

**GRANADA** **Hotel Victoria.**—Proprietario, Frederico Iniesta. Sitio o mais central, proximo do commercio e dos theatros. Preços moderados. Central do caminho de ferro.

**LEIRIA** **Hotel Central.**—Bons aposentos.—Tratamento esmerado e aceio inexcusavel.—Carros para a Batalha Marinha, etc.—Restaurante—Preços modicos.—On parle français.

**MAFRA** **Hotel Moreira.**—No largo, em frente do convento.—Bellas accommodações desde 1800 réis por dia até 1500.—Reducción de preços para caixeiros viajantes.

**MONTESTORIL** **Grand Hotel d'Italie.**—De 1.<sup>o</sup> ordem; construido especialmente; proximo da estação e do Casino. Grandes salas—accommodações para familias. Cosinha e serviço à francesa. Mesa redonda e por lista. Aberto todo o anno. Propr.—Petracchi Felice.

**NAZARETH** **Grande Hotel Club.**—As melhores commodidades e economia.—Preços : em agosto e outubro, de 1800 a 1820 réis; em setembro, desde 1800 réis; na succursal, desde 800 réis.—Carreiras de Riperts para as estações de Cella e Vallado.—Endereço telegraphico, Romão—Nazareth.—Propr. Antonio de Sousa Romão.

**SANTIAGO (Galliza)** **Hotel Restaurante e Café Oriental.**—Casa recommendavel pelo aceio e excellente tratamento, situada no centro da cidade. Bellas accommodações. Preços modicos.—Proprietarios, Christian Pfister Godenzi & C.º

**SEVILHA** **Grand Hotel d'Europe.**—Plaza de S. Fernando, 10. Omnibus nas estações. Salão de leitura e musica. Accomodações para familias. Preços modicos. Fala se portuguez, francez, inglez, italiano e alemão.—Proprietarios, Ricca Hermanos.

**SEVILHA** **Gran Fonda de Madrid.**—Principal estabelecimento de Sevilha—Illuminação electrica—Luxuoso pateo—Sala de jantar para 200 pessoas—Banhos.

**SUBRADO DE PAIVA** **Restaurante Hotel de Alfredo Augusto Ribeiro.**—Este hotel installado n'un dos melhores predios da villa oferece aos seus hospedes as melhores commodidades.

**FABRICA  
DE  
H. SCHALCK, SUCCESSORES**  
*Calçada do Cascão* LISBOA

PREMIADO EM TODAS AS EXPOSIÇÕES

## DEPÓSITOS

LISBOA

PORTO

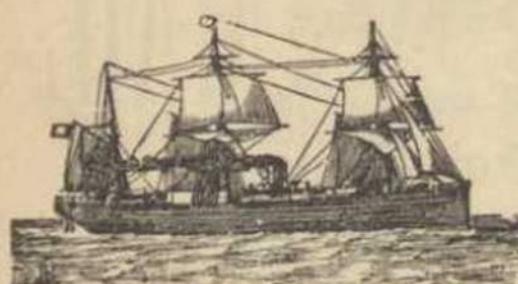
Rua da Magdalena, 17, 1.<sup>o</sup> Rua da Fabraca, 25.**PRODUCTOS**

Pregaria de ferro, cobre, zinco e latão, pregos de arame quadrado e redondo, carda de machinas, carda ingleza, brocha, tacha, cravinho, belmazes, etc. etc., Botões de metal finos e ordinarios, botões de fazenda de lã e seda, etc., etc. Colchetas de todos os tamanhos e qualidades. Capsulas para garrafas, boiões e frascos, em diversas cores e tamanhos.

## HORARIO da partida e chegada de todos os comboios em 16 de Setembro de 1900

COMPANHIA REAL			Lisboa	Cintra	Lisboa	Lisboa	Entranco.	Lisboa	Pamp.	V. Formoso	Pamp.
C. Sodré	Algés	C. Sodré	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
Part.	Cheg.	Part.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.	Cheg.	Part.
5- 5 m.	5-25 m.	6- 0 m.	6-20 m.	8- 5 m.	9-12 m.	8- 0 m.	9-11 m.	10-20 m.	b 1-20 t.	5-28 t.	4- 0 m.
5-45 m.	6-10 m.	6-30 m.	6-55 m.	9-40 m.	10-45 m.	9-20 m.	10-25 m.	b 8-50 m.	b 9- 0 n.	9- 0 n.	6- 0 t.
6-35 m.	6-55 m.	7-30 m.	7-50 m.	a 10-55 m.	11-35 m.	a 9-50 m.	10-25 m.	b 10-10 n.	b 4-35 t.	4-35 t.	—
7-15 m.	7-40 m.	8- 0 m.	8-25 m.	11-20 m.	12-27 t.	11- 0 m.	12- 1 t.	—	—	—	—
8- 5 m.	8-25 m.	9- 0 m.	9-20 m.	1- 0 t.	2- 7 t.	a 12-40 t.	1-26 t.	—	—	—	—
8-45 m.	9- 5 m.	9-30 m.	9-55 m.	2-50 t.	3-57 t.	1- 5 t.	2- 5 t.	—	—	—	—
9-35 m.	9-55 m.	10-30 m.	10-50 m.	a 4-35 t.	5-15 t.	2-40 t.	3-46 t.	—	—	—	—
10-15 n.	10-40 m.	11- 0 m.	11-25 m.	4-10 t.	5-45 t.	4-10 t.	5-10 t.	—	—	—	—
11- 5 m.	11-25 m.	12- 0 m.	12-20 t.	5-30 t.	6-36 t.	5-55 t.	6-55 t.	—	—	—	—
11-45 m.	12-10 t.	12-30 t.	12-55 t.	7-35 t.	8-42 n.	6-50 t.	7-52 t.	—	—	—	—
12-35 t.	12-55 t.	1-30 t.	1-50 t.	9- 0 n.	10- 7 n.	7-25 t.	8-25 n.	—	—	—	—
1-15 t.	1-40 t.	2- 0 t.	2-25 t.	10-15 n.	11-32 n.	8-55 n.	9-56 n.	—	—	—	—
2- 5 t.	2-25 t.	3- 0 t.	3-20 t.	11-15 n.	12-24 n.	10-50 n.	12- 5 n.	—	—	—	—
2-45 t.	3-10 t.	3-30 t.	3-55 t.	12-45 n.	1-52 n.	a 12- 5 n.	12-44 n.	—	—	—	—
3-35 t.	3-55 t.	4-30 t.	4-50 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
4-15 t.	4-40 t.	5- 0 t.	5-25 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
5- 5 t.	5-25 t.	6- 0 t.	6-20 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
5-45 t.	6-10 t.	6-30 t.	6-55 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
6-35 t.	6-55 t.	7-30 t.	7-50 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
7-15 t.	7-40 t.	8- 0 n.	8-25 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
8- 5 n.	8-25 n.	9- 0 n.	9-20 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
8-45 n.	9-10 n.	9-30 n.	9-55 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
9-35 n.	9-55 n.	10-30 n.	10-50 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
10-15 n.	10-40 n.	11- 0 n.	11-25 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
11- 5 n.	11-25 n.	12- 0 n.	12-20 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
11-45 n.	12-10 n.	12-30 n.	12-50 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
C. SOORE P. ARCOS C. SODRÉ			Lisboa	Povoa	Lisboa	Lisboa	Entranco.	Lisboa	Pamp.	V. Formoso	Pamp.
5-30 m.	5-55 m.	6- 5 m.	6-30 m.	12-25 t.	1-23 t.	1 50 t.	2-49 t.	—	—	—	—
11-30 m.	11-55 m.	12- 5 t.	12-30 t.	3- 5 t.	4- 3 t.	4-30 t.	5-29 t.	—	—	—	—
1- 0 t.	1-25 t.	1-35 t.	2- 0 t.	4-45 t.	5-43 t.	6-35 t.	7-34 t.	—	—	—	—
2-30 t.	2-55 t.	3- 5 t.	3-30 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
8-30 n.	8-55 n.	9- 5 n.	9-30 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
10- 0 n.	10-25 n.	10-35 n.	11- 0 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
11-30 n.	11-55 n.	12- 5 n.	12-30 n.	—	—	—	—	—	—	—	—
C. Sodré Cascaes C. Sodré			Lisboa	V. Franca	Lisboa	Lisboa	Setubal	Lisboa	Porto	Braga	Porto
6-10 m.	6-47 m.	6-15 m.	7-20 m.	5-45 t.	7- 4 t.	5- 0 m.	6-24 m.	7- 5 m.	8-40 m.	7-50 m.	8-15 m.
6-15 m.	7-20 m.	a 6-55 m.	7-32 m.	b 11-10 m.	8-18 m.	9-20 m.	b 12- 5 t.	10- 5 m.	8-30 m.	8-30 m.	9-35 m.
7- 0 m.	7-52 m.	7- 8 m.	8- 0 m.	d 7-35 m.	8-55 n.	9-15 m.	9-53 m.	10-10 m.	9- 0 m.	7-50 m.	8-15 m.
a 7-40 m.	8-17 m.	7-45 m.	8-50 m.	a 8- 0 m.	i 2-35 t.	4- 0 m.	b 5-37 t.	11-19 m.	9- 0 m.	7-50 m.	9-35 m.
7-45 m.	8-50 m.	a 8-25 m.	9- 2 m.	a 8- 0 m.	—	—	—	c 9- 0 m.	10-35 m.	10-35 m.	10-35 m.
8-30 m.	9-22 m.	8-38 m.	9-30 m.	b 8-20 m.	11-20 n.	d 8-15 m.	11-45 n.	11-19 m.	11-19 m.	11-19 m.	11-19 m.
a 9-10 m.	9-47 m.	9-15 m.	10-20 m.	11- 0 m.	2-45 t.	5-58 m.	5-58 m.	e 9- 0 m.	11-35 m.	11-35 m.	11-35 m.
9-15 m.	10-20 m.	a 9-55 m.	10-32 m.	a 4-30 t.	i 11-30 n.	a 4-20 t.	m 11-35 n.	f 4-5 t.	11-25 m.	11-25 m.	11-25 m.
10- 0 m.	10-52 m.	10- 8 m.	11- 0 m.	b 6-30 t.	10-49 m.	7-10 t.	4-10 m.	g 4-5 t.	12-24 t.	12-24 t.	12-24 t.
a 10-40 m.	11-17 m.	10-45 m.	11-50 m.	—	—	—	—	h 5-15 t.	2-25 t.	3-24 t.	3-24 t.
10-45 m.	11-50 m.	a 11-25 m.	12- 2 t.	10-30 n.	7-41 m.	—	—	i 5- 7 t.	3-30 t.	4-29 t.	4-29 t.
a 12-10 t.	12-47 t.	12-15 t.	1-20 t.	—	—	—	—	j 11-10 n.	12-10 n.	9-15 n.	10-14 n.
12-15 t.	1-20 t.	a 12-55 t.	1-32 t.	5-15 m.	7-27 t.	5-45 m.	6-43 t.	—	—	—	—
a 1-40 t.	2-17 t.	1-45 t.	2-50 t.	7-35 m.	2-59 t.	3-40 t.	11-45 n.	—	—	—	—
1-45 t.	2-50 t.	a 2-25 t.	3- 2 t.	6-30 t.	5-10 m.	11-10 n.	9- 0 m.	—	—	—	—
a 3-10 t.	3-47 t.	3-15 t.	4-20 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
3-15 t.	4-20 t.	a 3-55 t.	4-32 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
4- 0 t.	4-52 t.	4- 8 t.	5- 0 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
a 4-40 t.	5-17 t.	4-45 t.	5-50 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
4-45 t.	5-50 t.	a 5-25 t.	6- 2 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
5-30 t.	6-22 t.	5-38 t.	6-30 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
a 6-10 t.	6-47 t.	6-15 t.	7-20 t.	—	—	—	—	—	—	—	—
6-15 t.	7-20 t.	a 6-55 t.	7-32 t.	b 8-20 m.	8-20 n.	5-40 m.	3-32 t.	—	—	—	—
7- 0 t.	7-52 t.	7- 8 t.	8- 0 m.	11- 0 m.	8-20 n.	5-37 t.	5-37 t.	—	—	—	—
# 7-40 t.	8-17 t.	7-45 t.	8-50 n.	—	8-45 n.	4-10 m.	4-10 m.	—	—	—	—
7-45 t.	8-50 n.	a 8-25 n.	9- 2 n.	10-30 n.	7- 9 m.	6-55 t.	5-58 m.	—	—	—	

# Empresa de Navegação a vapor para o Algarve e Guadiana



## CARREIRA OFFICIAL

### O vapor Gomes IV — Commandante Rocha Junior

**S**AHIRÁ no dia 1 de Outubro ás 9 horas da manhã para Sines, Lagos, Portimão, Albufeira Faro, Olhão Tavira, e Villa Real de Santo António.—Para carga, encomendas e passageiros trata-se no Largo dos Torneiros, 5.

*Alberto Centeno & C.<sup>a</sup>*

### Vapores a sahir do porto de Lisboa



**Africa Oriental**, vap. allem. **Kaiser**. Sahirá a 21 de setembro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8 2.<sup>o</sup>



**Bahia**, Victoria, Rio de Janeiro e Santos, vapor all. **Patagonia**. Sahirá a 19 de setembro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Barcelona**, Cette e Marselha, vapor francez **St. Thomas**. Sahirá a 19 de setembro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10.



**Bordeus**, (em direitura) vapor fr. **Corbillière**. Sahirá a 25 de setembro.

Messageries Maritimes, R. do Ouro, 32.



**Cabedello**, Maceió, Paranaguá, Desterro e Rio Grande do Sul, vap. allem. **Taquary**. Sahirá a 22 de setembro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Cherburgo** e Southampton, vapor inglez **Danube**. Esperado a 20 de setembro.

Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Dakar**, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Ayres, vap. fr. **Atlantique**. Sahirá a 24 de setembro.

Messageries Maritimes, Rua do Ouro, 32.



**Havre** e Anvers, vapor sueco, **Kaiia**. Sahirá a 20 de setembro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10.



**Londres**, vapor inglez **Peninsula**. Sahirá a 20 de setembro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Lourenço Marques** e Beira, vapor francez **Corsica**. Sahirá a 2 de outubro.

Agente, Augusto Freire, P. do Municipio 19, 1.<sup>o</sup>



**Maceió**, Bahia, Rio de Janeiro Santos, Paranaguá, Desterro e Rio Grande do Sul, vapor allemão **Roma**. Sahira a 22 de setembro.

Agentes, Henry Burnay & C.<sup>a</sup>, Rua dos Fanqueiros, 10.



**Madeira**, Santa Maria, S. Miguel, Terceira, Graciosa, (Praia) S. Jorge, (Velas) Caes do Pico e Fayal, vapor port. **Funchal**. Sahirá a 20 de setembro.

Agente, G. S. Arnaud, Caes do Sodré, 84, 2.<sup>o</sup>



**Maranhão** e Parahyba, o vap. ing. **Braganza**. Esperado a 12 de setembro.

Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, Rua dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, (via Madeira) vap. ing. **Augustine**. Sahirá a 18 de setembro.

Agentes, Garland Laidley & C.<sup>a</sup>, R. do Alecrim, 10, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, (via Madeira), vapor portug. **D. Amelia**. Sahirá a 19 de setembro.

Agente, J. P. A. Ferreira, Rua dos Bacalhoeiros, 135, 1.<sup>o</sup>



**Pará** e Manaus, vapor allem. **Valesia**. Sahirá a 22 de setembro.

Agente, E. George, Rua da Prata, 8, 2.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro Montevideu e Valparaiso, vapor inglez **Orellana**. Sahirá a 26 de setembro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos-Ayres, vapor ing. **Nile**. Sahirá a 18 de setembro.

Agentes, James Rawes & C.<sup>a</sup>, R. dos Capellistas, 31, 1.<sup>o</sup>



**Pernambuco**, Bahia, Rio de Janeiro e Santos, vap. fr. **Ville S. Nicolas**. Sahirá a 22 de setembro.

Agente, Augusto Freire, Largo do Pelourinho, 19, 1.<sup>o</sup>



**S. Thiago**, Príncipe, S. Thomé, Cabinda, Santo António do Zaire, Ambriette, Ambriz, Loanda, Novo Redondo, Benguela, Mossamedes, Bahia dos Tigres e Porto Alexandre, vapor portuguêz **Ambaca**. Sahirá a 21 de setembro. Empresa Nacional de Navegação, R. da Prata, 8, 1.<sup>o</sup>



**Vigo** Saint Nazaire e Liverpool, vapor inglez **Iberia**. Sahirá a 16 de setembro.

Agentes, E. Pinto Basto & C.<sup>a</sup>, Caes do Sodré, 64, 1.<sup>o</sup>

## ASCENSOR MUNICIPAL-BIBLIOTHECA

A comunicação mais rápida e mais commoda entre a Praça do Commercio e o Chiado

Maravilhoso panorama da cidade vista do viaducto superior.

Aberto das 8 da manhã ás 11 da noite.

Subida ou descida, 20 réis.—Bicycletas, 20 réis.